Drive on the edge
auto sport 2020年1月17日号（隔週金曜日発売） 2019年12月27日発売 第57巻第1号 通巻1522号
No.1522
オートスポーツ 2020 1/17号

auto sport

「追跡」
レース界のミステリー
“未発生事件”を暴き出す

独占入手 Scoop

GT500 降ろされるTRD

DTM バトンの“グリーンな”野望

GT500 & SUPER FORMULA 国内ストーブリーグ続報
残された9つのピース

GT300 その正体は まさかのスープラ!?

WRC スバルよ“自由な時代”に 帰ってこい!

F1 リバティメディアよ メーカーを失うな!

WEC プジョーは オレカと水素を睨む

SUPER GT 総集編
WHO'S THE FASTEST？

山本尚貴がJ.バトンから学んだこと
「負けたレース」で人が出る。

第13回 2019年 GT大賞


SAN-EI
CORPORATION

「追跡」レース界のミステリー

〝未発生事件〟を暴き出す

大人の欲望渦巻くモータースポーツ界では
いま、まさにこの瞬間も世界のどこかで
新たな争いの火種が生まれている
ここではオートスポーツが誇るスクープ班が
まだ発生していない〝重大事件〟の真相を暴く

Case 1	GT500	降ろされるTRD
Case 2	DTM	バトンの“グリーンな”野望
Case 3	GT500/SF	残された9つのピース
Case 4	GT300	新JAF-GTは、まさかのスープラ!?
Case 5	WRC	“自由な時代”に帰ってこい!
Case 6	F1	リバティメディアよ、メーカーを失うな!
Case 7	WEC	プジョーはオレカと水素を睨む

トヨタが国内活動体制にメス
GR一本化に「覚悟」はあるのか？

降ろされるTRD

TRDの名前が現場では見られなくなる——晩秋の鈴鹿サーキットでそんな不穏な噂が囁かれたトヨタのレース活動からは切っても切れない存在である同ブランドが消えるという事態は本当にありうるのか

文責：auto sport　Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）

「20年にレースの現場からTRDが〝いなくなる〟という噂は本当ですか？」

これは先日のスーパーフォーミュラ（SF）鈴鹿テストで、ライバル陣営の関係者から尋ねられた言葉だ。突如もたらされた情報に、本誌取材陣も思わずたじろいだ。慌てて取材を進めたものの、トヨタ系チーム関係者はいっさい口を割らない。いったいトヨタ陣営内で何が起きているのだろうか？



レース界にとどまらず、クルマ好きでその名を知らない者はいないトヨタ・レーシング・ディベロップメント——TRD。かつてはトヨタテクノクラフト（株）が所有するブランドだったが、18年4月からはモデリスタなどとの統合によって誕生した新会社（株）トヨタカスタマイジング&ディベロップメントの1ブランド（事業）となった。その名はアメリカやアジアなど世界中に広く、深く浸透している。国内ではカスタマイズパーツの製作、販売にとどまらず、参加型モータースポーツの企画/運営からトップカテゴリーの車両/エンジン開発まで、トヨタのモータースポーツ活動を幅広く支える存在だ。とくにGT500ではマシン開発という重責を担いつつ最前線で戦う全6台を統括し、SFでは全11台が搭載するエンジンの技術サポートも行ない、チームから全幅の信頼が寄せられている。

なぜ、そのTRDがサーキットの現場から「いなくなってしまう」のか？　青ざめる取材陣に対して、ある関係者は「心配しなくても大丈夫です。〝中身〟はそのままですから」と答えてくれた。聞けば、そのヒントは20年のGT500活動に隠されていた。

トヨタ陣営は20年からベース車両を〝スープラ〟に変更するが、これは正しい表現ではない。厳密には「トヨタ自動車のGAZOOレーシングカンパニーが販売する初めての専売車種『GRスープラ』」が正しい。WECやWRC、そしてフェルナンド・アロンソの加入によって世界的な注目を集めるダカールラリーも、すでに『トヨタGAZOOレーシング』（TGR）としての参戦だ。そのTGRの象徴とも言える車両、GRスープラがベースとなるGT500でも、同様の流れをくむことになるわけだ。したがって、20年のトヨタ陣営のチーム名は、これまでの「レクサスチーム〜」から「TGRチーム〜」へと変更されても不思議ではない。とにかくトヨタのモータースポーツ活動は、国内外を問わず「すべてGRブランドで統一したい」という明確な意思表示として受け取れる。

そうしたときにトヨタのスポーツ/レースを象徴するブランドがふたつ混在していたのでは紛らわしく統一感に欠ける。そのため、伝統ある〝TRD看板〟が降ろされると考えればたしかにツジツマは合う。レースファンの立場に立てば、長年慣れ親しんできたTRDの名がサーキットから消えてしまうことに戸惑いや寂しさを覚えるが、違う角度から眺めるとポジティブな部分もある。まず、実質的なマシン開発はこれまでのTRD開発陣が引き続き行なうため、技術的な心配は無用。最大のポイントはブランド定着に力を入れているGRが、プロモーションツールとしてスーパーGTを認めたことだ。世界選手権を戦うGRが「スーパーGTも重要な活動の一環」ととらえた証しでもあるわけだ。

今後は、このGRの活動が、どれほどの熱量で、いかに永続的に行なわれていくかに注目したい。何はともあれ冒頭の言葉を聞いた直後の冷や汗は、ひとまずおさまった。

バトンの〝グリーンな〟野望

次なる「雇用主」は、アストンマーティンか？

**本誌既報（No.1519）のとおり、バトンはDTM挑戦に前向きだ
2020年は家族との時間を大事にすると公言しフル参戦はしないというが
2021年は「その限りではない」とし、可能性を含ませた
では、バトンが次に乗るマシンは？ そのメーカーが色濃く見えてきた**

文責：auto sport　Photo：吉田成信（Shigenobu Yoshida）／Sutton／LAT

2年間のスーパーGT参戦を終えたジェンソン・バトンは、最終戦もてぎでの本誌単独インタビューで、将来的なDTM参戦を匂わせた。

バトンとの関係が深いチームクニミツの関係者は「ジェンソンはDTMに行きたがっている。ホッケンハイムでの特別交流戦を経験して、その思いが一層強まったような気がする」と語っていた。そこでバトンに「DTMに行くのか？」と質問したところ、答えは「メイビー」。「マニュファクチャラーともう話し合いははじめているか？」という問いにも「メイビー」。さらに「ブリティッシュグリーンに興味はある？」と、遠回しに探ってみたところ「それってアストンマーティンのこと？」と、笑いながら返してきた。

そう、我々が聞きたかったのはまさにその部分だ。バトンはもてぎで「ハイパーカーの時代になったら、また絶対ル・マンに出場したい」と述べていた。その時点でハイパーカーによるエントリーを表明していたマニュファクチャラーは、トヨタとアストンマーティンの2社のみ。ところがバトンは「これまでホンダと長年良い関係を築いてきたから、今後トヨタやニッサンのマシンでレースに出る可能性は低いだろう」と、ホンダへの忠誠心をあらためて示した。そうなれば、ル・マン＝WECに関してはアストンマーティンと契約するのが一番自然に思える。また、F1では、アストンマーティンがレッドブル・ホンダのタイトルスポンサーとなっていることを考えても、アストンマーティンのマシンに乗ってもホンダとの良い関係は保てるはずだ。

一方、DTMでは19年シーズンからアストンマーティンがテスト参戦を開始した。マシンを開発しチームを運営するRモータースポーツは、アウディやBMWとは違い、マニュファクチャラー直系ではない。そこで、量産車のアストンマーティンDB11やヴァンテージでエンジン供給を受けているメルセデスAMGのつてをたどり、昨年までメルセデスC63 AMGにエンジンを出していたHWAと、エンジンの提供契約を結んだ。



LAT

S.Yoshida

しかし、18年シーズンをもってRスポーツとHWAは契約を解消。20年、アストンマーティンがどのエンジンを搭載するのか本稿終了時点では明らかになっていないが、BMWが乗り気だという。シャシーとエンジンが完全にマッチングし、結果が出るまでには少し時間がかかるだろうが、1年後の21年シーズンにはうまく回っているかもしれない。バトンは「20年に関しては何か特定のシリーズにフル参戦することは考えていない」と言っていたが、21年ならばWEC、DTMともにアストンマーティンの参戦体制が充分整っているかもしれない。

「たしかに、アストンマーティンに興味がないわけではない。オプションのひとつであることは間違いない」と、バトン。アストンマーティンとしても、イギリス人の元F1王者が陣営に加われば最高のプロモーションとなる。バトンがアストンマーティンのマシンでDTMとル・マンに出場する可能性は、充分高いと言えるだろう。

現在、F1のレーシングポイントに出資するローレンス・ストロールがアストンマーティン買収を計画していると噂されており、それが実現すれば財政的には好転するはずだ。ただし、もしレーシングポイントがアストンマーティンを名乗るようになったら、レッドブル・ホンダとの関係は解消されるかもしれない。そうなった場合、バトンの立ち位置はいかに？　今後しばらく、アストンマーティンとレーシング・ポイントの動向に注目する必要がある。



LAT



Sutton

アストンマーティンは20-21シーズンのWECにアストンマーティン・ヴァルキリー（ハイブリッド非搭載）を投入し、ハイパーカー規定のクラスに参戦することをすでに発表している。DTMへの参戦も匂わせたバトンにとって、両カテゴリーへ参戦しているアストンマーティンは都合がいい。

文責：auto sport
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／田村 翔（Sho Tamura）／FIA F2／LAT

残された9つのピース

続報 国内ストーブリーグ

前号（No.1521）でいち早くお伝えした国内ストーブリーグ情報だが
その後もとどまることなく、2020年へ向けて各メーカー動き続けている
この期間に動いた情報と、新たなウワサを整理してお伝えしよう



アレックス・パロウのインディカーシリーズ参戦がついに発表された。本誌既報のとおりチームはデイル・コイン・レーシングだが、20年シーズンはチームゴウとの共同プロジェクトとなり、エントラント名は「デイル・コイン・レーシング・ウィズ・チームゴウ」としての挑戦だという（関連記事は36ページ）。

04年にル・マン24時間で総合優勝を果たしたチームゴウは、長い沈黙を破り19年にスーパーGT GT300へ復帰した。そこで荒聖治のチームメイトに抜擢されていたのがパロウで、最終戦もてぎでの衝撃的なポールポジション獲得はいまだ忘れられない。スーパーフォーミュラ（SF）での活躍も含め、パロウには世界と対等に戦える実力が備わっていることを郷和道氏はいち早く見抜いていたのだろ

T.Moriyama

FIA F2



S.Tamura

う。だからこそパロウとともに北米最高峰のインディカーシリーズ、そして世界3大レースのひとつ、インディ500へ挑む決断を下したものと考えられる。

ちなみに、最終戦もてぎの現場ではレクサス陣営とニッサン陣営の関係者が「次々とパロウ獲得に向けてチームゴウのピットを訪れていた」という目撃証言がある。そのスピードセンスには、郷氏に限らず日本人レース関係者の誰もが（ただしホンダを除く）目を奪われていたわけだが、それは海の向こうでも同様だった。それはミドオハイオのテストでパロウを走らせた、デイル・コインの〝あるベテランエンジニア〟の言葉に象徴されている。

「自分は30年間、ここでエンジニアをやってきた。これまでに数えきれないほどのドライバーを見てきたが、アレックスのような才能に出会ったのは正直に言って〝ふたり目〟だ。まさかこれほどの逸材が、日本にいたとは！」

あらためて考えると、日本のファンは〝30年間でふたり目の逸材〟と称される才能を目撃していたことになる。逆に言えば、それほどのドライバーを手放してしまったホンダの決断が、かえすがえすも悔やまれる。

【1ピース】寿一監督のゆくえ

前号の本誌発売から5日後に発表された話題といえば、19年のGT500王者であるチームルマンの活動終了だ（関連記事は36ページ）。トヨタ陣営の名門チームがGT500とSFから去ることは寂しい限りだが、その穴はセルモ／インギングがカバーする。GT500は2台体制となり1号車は大嶋和也／坪井翔組、38号車は立川祐路／石浦宏明組というラインアップが濃厚で、3台体制のSFは石浦宏明、坪井翔という19年までの布陣に大嶋和也を加えた体制を敷いてくると思われる。

一方、12月13日に発表されたWEC20・21シーズン暫定カレンダーにも驚きがあった。予想外だったのはWEC20・21シーズンのなかにスーパーGTと同日程のレースがなかったことだ。それでも19・20シーズンのル・マンテストデーが第3戦鈴鹿とかぶっていること、WECのカレンダーがあくまでも「暫定」であり変更される可能性があることを考えると中嶋一貴と山下健太のレギュラー登録は避けておきたい。ただ、一貴はトムス2台のどちらかに、山下は1号車か、かつて在籍していたバンドウなどで第3ドライバー登録してくる可能性も考えられる。

また、トヨタ陣営内にまつわる噂としてパドックでささやかれているのは、名将・田中耕太郎エンジニアのサードからの離脱だ。もし、これが事実であれば、サードにとっては大きな痛手で、テコ入れが必要な状況となる。

そして、何より注目したいのが脇阪寿一監督の去就だ。チームルマンの活動終了にともない、そのまま〝セルモが走らせる1号車〟の監督を務めるのが自然な流れではあるが、タイトル獲得というひと区切りついたタイミングで新たな役目を担う可能性があるかもしれない。寿一監督は自身の現役引退発表の際、豊田章男社長からTGRアンバサダーを任命されており、毎年シーズン終了後に開催されている『トヨタGAZOOレーシングフェスティバル』（TGRF）では総合プロデューサーも務めている。その流れからすると、たとえばトヨタ陣営全体を取り仕切るTGR総監督という立場を務める可能性もゼロではない。ただ、チーム

下は本誌が予想する2020年GT500ラインアップだ。トヨタ陣営はエントラント名を「TGRチーム〜」に変えてくる可能性がある（関連記事は4〜5ページ）。いまだ△が多いニッサン陣営だが、本誌としては3号車に平手／千代、12号車に佐々木／デュバル、23号車に次生／クインタレッリ、24号車は高星／マーデンボローと予想する。

N.Mitsuhashi





S.Kusakai

2020年GT500 エントリーリスト予想

※エントラント名は2019年に準拠しています。

Maker	No.	Entrant	Driver	Tire
TOYOTA	1	TGR TEAM WAKO'S CERUMO	◎大嶋和也 ○坪井 翔 △山下健太	BS
	19	TGR TEAM WedsSport BANDOH	◎国本雄資 ○宮田莉朋 △山下健太	YH
	36	TGR TEAM au TOM'S	◎関口雄飛 ◎サッシャ・フェネストラズ	BS
	37	TGR TEAM KeePer TOM'S	◎平川 亮 ◎ニック・キャシディ	BS
	38	TGR TEAM ZENT CERUMO	◎立川祐路 ◎石浦宏明	BS
	39	TGR TEAM SARD	◎ヘイキ・コバライネン ◎中山雄一	BS
HONDA	8	ARTA	◎野尻智紀 ○福住仁嶺	BS
	16	TEAM MUGEN	◎武藤英紀 ○松下信治	YH
	17	KEIHIN REAL RACING	◎塚越広大 ◎ベルトラン・バゲット	BS
	64	Modulo Nakajima Racing	○伊沢拓也 ○大津弘樹	DL
	100	TEAM KUNIMITSU	◎山本尚貴 ○牧野任祐	BS
NISSAN	3	NDDP RACING with B-MAX	○平手晃平 △千代勝正 △ロイック・デュバル	MI
	12	TEAM IMPUL	○佐々木大樹 △ロイック・デュバル △千代勝正	BS
	23	NISMO	○松田次生 ◎ロニー・クインタレッリ	MI
	24	KONDO RACING	○高星明誠 △ヤン・マーデンボロー	YH

写真上：「ロニーの23号車は確実」と言われるニッサン陣営。千代の復帰とデュバルの加入で巻き返しをはかる。写真下／左上：チームルマンを王座に導いた寿一監督の動向にも注目が集まる。現役時代に自身最後の優勝を果たしたサードへと移籍する可能性も？ WECのカレンダーを見る限り山下のGT500継続もあるか!?



N.Mitsuhashi

◎……有力 ○……可能性あり △……ウワサ

ニッサン陣営の体制は海外からの情報を精査すると見えてくる

ルマンを17年ぶりにチャンピオンへと導いた功績からすれば、建て直しが急務となるサードのチーム監督という選択肢も充分にあり得る。サードといえば、チームルマンと同様に寿一監督がドライバーとして所属していた経験があり、自身にとって現役最後の優勝を果たしたチームでもある。ドライバーだけでなく"チャンピオン監督"の動向にも注目が集まっている。

【7ピース】ロニー以外の7席

いまだ謎に包まれたままなのがGT500のニッサン陣営。確定と言われているのは23号車のロニー・クインタレッリのみで、それ以外の7つのシートに関してはさまざまな情報が飛び交っている。しかし、国外からの情報で徐々にその謎は解けつつある。

ニッサン陣営はニスモフェスティバルの翌日にテストを実施し、そこで多くのドライバーを走らせたと言われている。そこには19年のSFで活躍したルーカス・アウアーも参加したようだが、そのわずか9日後にDTMのBMW陣営への加入を発表した。一方で、19年までアウディからDTMを戦っていたロイック・デュバルは、このテストで一定の評価を得た模様だ。

クリスマス直前のマレーシアには、2台のマシンが持ち込まれたようで、そのセパンテストには松田次生とクインタレッリ、さらに平手晃平と千代勝正が参加していたと言われている。こうした状況から考えると23号車はこれまでと同様に次生／クインタレッリ組で、3号車はミシュランタイヤ経験のある平手／千代組という新コンビで挑んでくる可能性が出てきた。

また、24号車は高星明誠／ヤン・マーデンボロー組を維持する一方、12号車には佐々木大樹を継続し、その相方にロイック・デュバルを起用することもあり得る。「千代のGT500復帰」と「デュバルのニッサン陣営入り」がトピックスというわけだ。

ニッサン陣営のこのラインアップにはどのような思惑があるのか？ ひとつは車両が新規格に変わるタイミングだからこそ、ドライバー変更を最小限にとどめてハード面の熟成を推し進めようという狙いが透けて見える。もうひとつは、21年の23号車で走らせる日本人を見据えていること。ミシュランタイヤを履く3号車で平手と千代を走らせれば、年間を通じてふたりの能力を比較できる。これは21年に向けた布石と考えられる。

【1ピース】松下の国内復帰

SFで注目を集めるのは前号の本誌（No.1521）でもお伝えした松下信治の動きだ。これまでF1を目指してきた本人としてはできれば欧州に残って、レースを続けたいというのが本音だろう。しかし、現実的にはそういうわけにもいかず、SFに目を向けなければならない状況となった。

そうしたなか先日の鈴鹿テストでは欧州仕込みの実力を存分に披露した。

2020年関連暫定カテゴリーカレンダー

●SUPER GT

Round	Date	Circuit
1	4月12日	岡山国際サーキット
2	5月3日	富士スピードウェイ
3	5月31日	鈴鹿サーキット
4	7月5日	チャン・インターナショナル・サーキット
5	7月19日	セパン・インターナショナル・サーキット
6	9月13日	スポーツランドSUGO
7	10月25日	オートポリス
8	11月8日	ツインリンクもてぎ

●SUPER FORMULA

Round	Date	Circuit
1	4月5日	鈴鹿サーキット
2	4月19日	富士スピードウェイ
3	5月17日	オートポリス
4	6月21日	スポーツランドSUGO
5	8月30日	ツインリンクもてぎ
6	9月27日	岡山国際サーキット
7	11月15日	鈴鹿サーキット

●World Endurance Championship

SEASON	Round	Date	Circuit
8 2019-2020	6	2月23日	COTA
	7	3月20日	セブリング
	8	4月25日	スパ・フランコルシャン
	TEST DAY	5月31日	ル・マン
	SUPER FINAL	6月13-14日	ル・マン24時間
9 2020-2021	プロローグ	8月31日-9月1日	シルバーストン
	1	9月5日	シルバーストン
	2	10月4日	モンツァ
	3	11月1日	富士スピードウェイ
	4	12月5日	バーレーン

WECシーズン９の暫定カレンダーでは上海戦がなくなり、スーパーGTとのかぶりはいまのところシーズン８のテストデーのみ。SFは第５戦もてぎとプロローグが同日程となっている。どちらも本番レースとのバッティングがないため、一貴、山下の動きも変化しそうだ。

2020年スーパーフォーミュラ エントリーリスト予想

※エントラント名は2019年に準拠しています。

Maker	No	TEAM	Driver
TOYOTA	1	VANTELIN TEAM TOM'S	◎ニック・キャシディ
	36		◎中嶋一貴
	3	KONDO RACING	◎山下健太
	4		◎サッシャ・フェネストラズ
	18	carrozzeria Team KCMG	◎小林可夢偉
	47		◎国本雄資
	19	ITOCHU ENEX TEAM IMPUL	◎関口雄飛
	20		◎平川 亮
	38	P.MU/CERUMO·INGING	◎石浦宏明
	39		◎坪井 翔
	??		○大嶋和也
HONDA	5	DOCOMO TEAM DANDELION RACING	◎山本尚貴
	6		◎福住仁嶺
	12	ThreeBond Racing Drago CORSE	○松下信治 △大湯都史樹 △シャルル・ミレッシ
	15	TEAM MUGEN	◎野尻智紀
	16		◎ユーリ・ビップス
	17	REAL RACING	○塚越広大
	50	B-Max Racing with motopark	◎ピエトロ・フィッティパルディ
	51		△シャルル・ミレッシ
	64	TCS NAKAJIMA RACING	◎牧野任祐
	65		△松下信治 ○大湯都史樹 △大津弘樹

上は本誌が予想する2020年SFのラインアップだ。KCMGが２台体制を敷いてくる場合、可夢偉の#18と連番となるゼッケンは埋まっている。そのため、表ではKCMGが15年のル・マン24時間LMP2クラスで優勝した際の番号#47（国本車）とした。ホンダ勢では松下の国内復帰と大湯のSFデビューが噂されている。

LAT

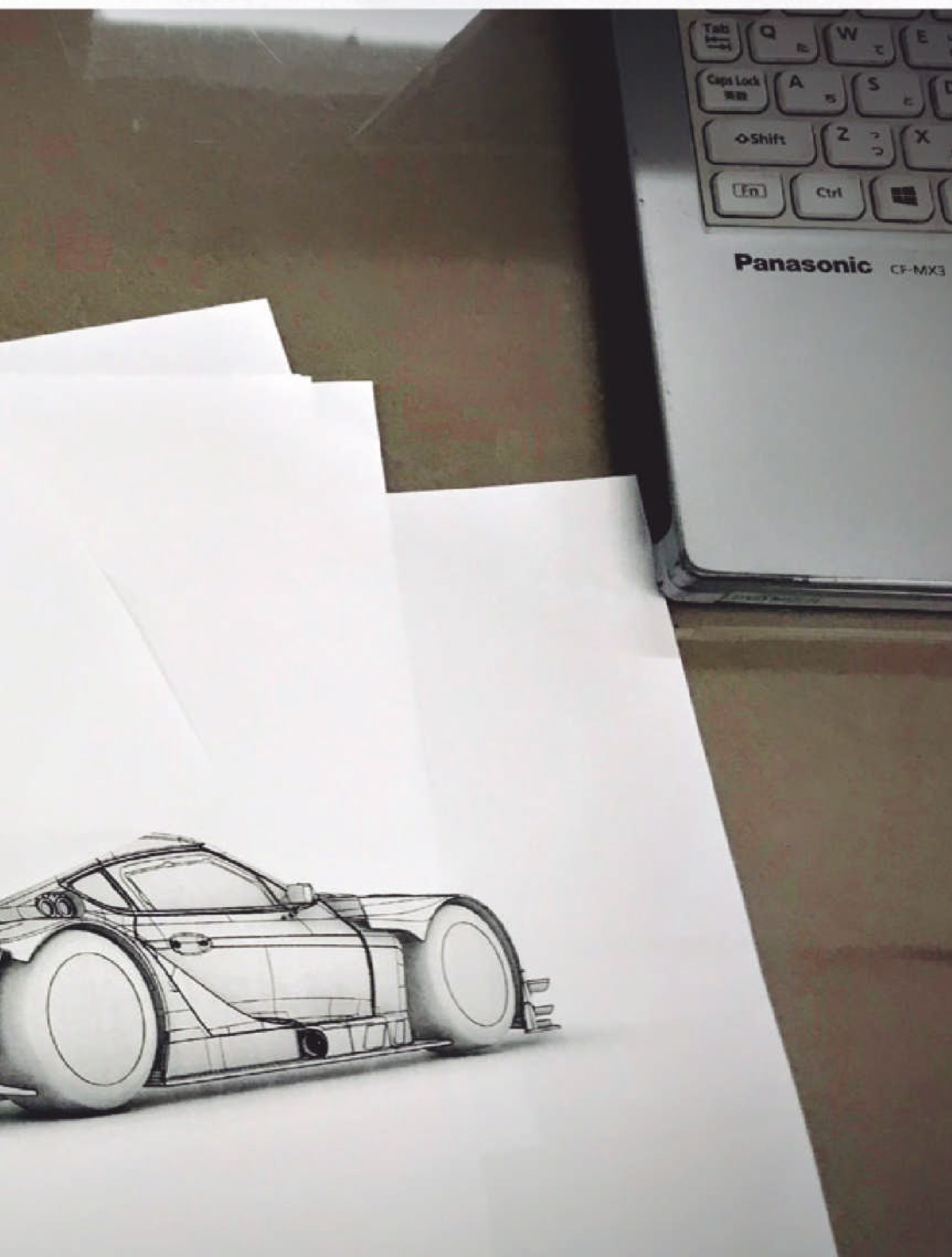


B-Maxの１席を射止め、いち早く正式発表したのはハースF1チームのテストドライバーを務めるフィッティパルディ。19年の開幕戦だけ走ったものの、その後は怪我により欠場。経験値が圧倒的に足りないため、B-Maxのもう１席は実績あるドライバーとなるか？

松下を走らせたスリーボンド・ドラゴコルセの道上龍監督は「あらためて成長したノブ（松下）の力を見せてもらった。経験とデータのないウチのようなチームで彼が走ってくれれば、間違いなく僕たちにとって有益なシーズンになる」と語り、チームとして松下の加入を熱望していた。仮に松下のシートがスリーボンドに決まった場合は、同テストで驚きの速さを見せた大湯都史樹がナカジマレーシング入りということになるのだろうか。ホンダは東京オートサロン会場（1月10日）で、20年の体制を発表する。

M.Hirata







その正体は、まさかのスープラ!?

「2020年は新しいJAF-GTが出てくる」の真実を追う

文責：auto sport

GT300のストーブリーグは、例年で行けば本格的に動き出すのは2月ごろ しかし2020年シーズンに向け、すでにチーム体制や使用車両が公表され始め いくつかの衝撃的な噂も聞こえてくる。そのひとつが新JAF-GT車両の参戦 FIA-GT3が主流となりつつあるいま、"技術の戦い"が再燃するか——

「来季はJAF-GTの新しい車両が出てきます」

これは最終戦もてぎ、GTA定例会見において坂東正明代表から発せられた言葉だ。「2019年シーズンを振り返って」という質問から20年の話へと移行するなかで、GT500がDTMとの技術規則の統一によりクラス1になること、GT300においては冒頭の言葉に加えて、ピット時間の統一化について話があった。多車種が戦うGT300では、車両の特性によって給油時間が異なり、タイヤ無交換を戦略に採るチームもあるなど、ピットで順位が変動するケースも多い。その件はエントラント協会でも議題にあがっているのだろう。坂東代表はその部分に厚みを持たせて話、チームの工夫、メカニックの戦いもスーパーGTでは必要であることを説いている。つまり、ピット時間の統一化は、現状では考えていないということだ。

では、新しいJAF-GT車両は何がベースで、どのチームが走らせるのか。それは現時点（12月23日）ではまだ公開されていないが、本誌では独自情報を入手。それがここに掲載している写真だ。そこから推察していきたい。

まず、ベース車両はGRスープラになる模様。正直、これには衝撃を受けた。同車は20年のクラス1車両であり、さらに20年3月の欧州先行販売を皮切りに、GRスープラ GT4の販売計画を発表している。JAF-GTを製作するには、当然メーカーの承諾が必要だ。GT300クラスをフィールドとするGT3の設定こそないが、トヨタ陣営がそれを認めたという事実に、驚かされた。

ということは、トヨタと密接な関係にあるチームが走らせるはず。GT300にはトヨタ系ディーラーチームが3チーム存在する。19年シーズン、レクサス RC F GT3を走らせたLMコルサとK-tunes レーシング、そしてマークX MC（マザーシャシー）の埼玉トヨペット グリーンブレイブだ。また、長年トヨタ車ベースのJAF-GTで戦い続けているapr、元トヨタのワークスドライバーであり、19年もトヨタからニュルブルクリンク24時間レースに参戦した土屋武士代表が率いる、つちやエンジニアリングも候補のひとつといえる。

ここからは消去法で推察する。ap

設計図、風洞モデルから、ベース車両がスープラであると分かる。これだけではMCにスープラのボディを被せる可能性も考えられたが、モノコックの形状はMCのものではないことからJAF-GTスープラと判明。風洞モデルのスケールまでを知ることはできないが、いずれにしても、それほどまでに"本気"ということだ。





rは19年にプリウスPHVをベースとしたJAF・GTを製作したばかり。市販量産車に向けたハイブリッドシステムの開発も担っているだけに、わずか1年の参戦、しかもハイブリッドの設定がないスープラでというのは考え難い。つちやエンジニアリングは、20年シーズンをポルシェ 911 GT3Rで戦うことをすでに公表している。

となれば、ディーラーチームのいずれかと考えられるが、そのなかでの最有力候補は埼玉トヨペットではないだろうか。JAF・GT車両は、チームがレーシングカーを作らなければならない。その点で共通モノコックとはいえ、チーム独自の開発が認められたMCを使ってきた実績がある。また、マークXは19年12月、生産が終了した。母体がディーラーである以上、廃盤車を走らせるメリットはない。

ただし、埼玉トヨペットは17年シーズンからマークX MCでGT300に挑み、3年目の19年シーズン、ついに表彰台を獲得した。しかも2回。上昇気流に乗るいま、車両を変えるというのはリスクもある。そこがどうか?だが、埼玉トヨペットはMCを使うときにも、ボディをベース設定のトヨタ86ではなく、マークXとした。そのチャレンジングスピリットもまた、JAF・GTスープラの投入を予感させる要素といえる。

真実は果たして——。JAF・GTスープラは、おそらく近々にシェイクダウンなり、発表があるだろう。本誌、そしてオートスポーツWEBにおいて、その続報を追い続けたい。

見えてきた「スバルWRC第2期」 HV導入にあわせて本格検討を開始か？

〝自由な時代〟に帰ってこい！

WRCの最高峰クラスの技術規則が一変する2022年このタイミングでかつて世界を制したスバルが舞い戻るという世界中のファンが抱く願望とも思える噂の背景を探ってみるともはや彼らのWRC復帰には障壁がほとんどないことが判明した

文責：auto sport　Photo：廣本泉（Izumi Hiromoto）　Illustration：加藤浩哉（Hiroya Kato）

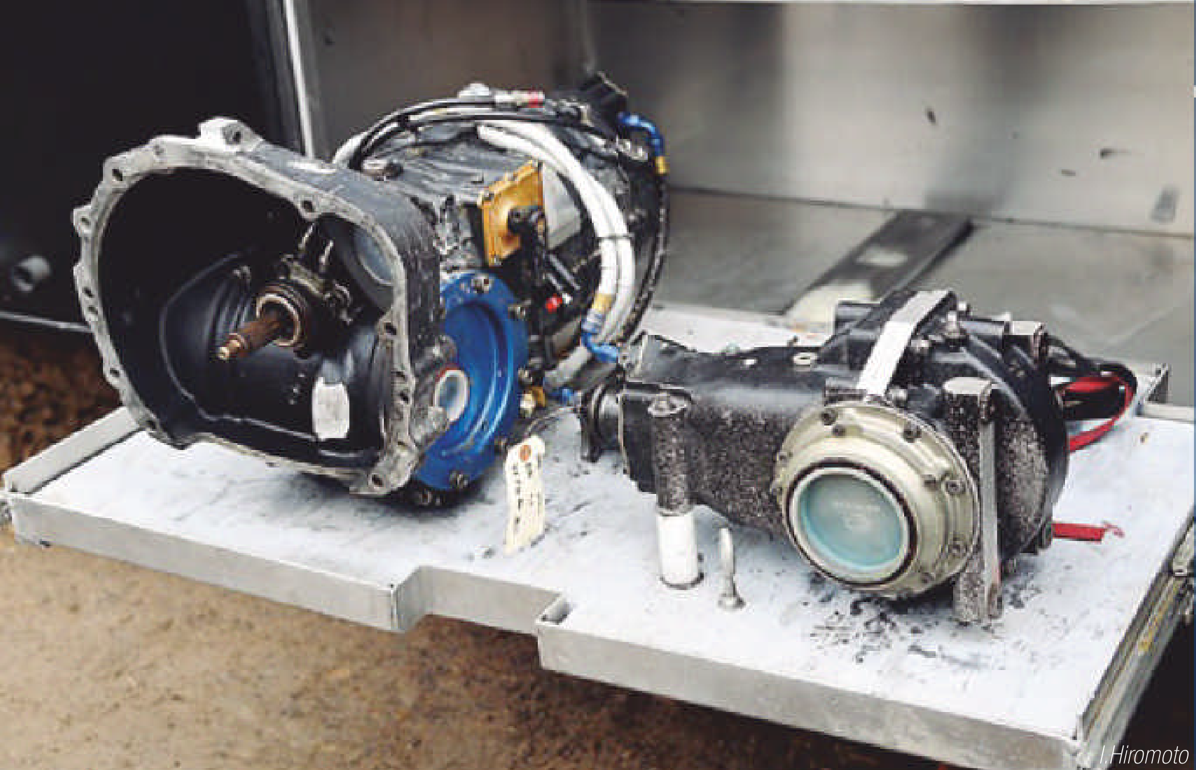
あのスバルが2022年にWRCに復帰する――。

そんな噂が各メディアで報じられているが、あながちスバルのWRC復帰は夢物語ではないのかもしれない。本誌でも周辺を取材したところ、実際にスバル内部では近未来のモータースポーツ計画が話し合われており、そのなかの候補としてWRCもラインアップされていることが分かった。

スバルがWRCの復帰を検討し始めた背景には、やはり22年のレギュレーション変更がある。同年よりWRCでは最高峰クラスとして〝ラリー1クラス〟を設立。そこにはハイブリッドシステムを搭載する新型WRカーが導入される。それと同時に、新レギュレーションにはスケーリングが採用され、ベース車両のボディサイズが変更可能となる。これによりBセグメントに限定されている現行規定と違って、ベース車両選択の幅が広がった。

加えて、新型WRカーは市販モデルのボディシェルはもちろん、チューブラー構造のボディシェルが採用できるなど、いわゆる競技専用のプロトタイプカーで参戦できるようになることも新規定のポイントであると言える。




Hiromoto

ARAで走るWRX STIに採用されるサデフ製縦置きギヤボックス（左）。すでにラリー競技におけるパフォーマンスと信頼性は確保されており、WRC復帰となればサデフから駆動系パーツの供給を受けることも考えられる。

ARAで活躍するペターとオリバーのソルベルグ親子。オリバーは2001年生まれの18歳。ラリーやラリークロスで経験を積んできており、そのスピードを高く評価する声も多い。再びスバルでソルベルグが走る日も近い？


I.Hiromoto

また、ロードセクションは電気のみで走行する一方、スペシャルステージ走行中はエンジンと同時にモーターも稼働する〝パワーブースト〟が採用されるなど、ハイブリッドシステムそのものはシンプルな構成になる見込みだ。さらにハイブリッドシステムで使用されるモーターは、開発コストを抑制すべくワンメイクで供給される。

つまり、22年のハイブリッドWRカーは、従来よりも開発コストが抑制される方向にあることから、スバルにとっては復帰へのハードルが低くなったと断言できる。

スバルがWRCに復帰する場合は、XVハイブリッドがベースになると報じられている。たしかに、現行のラインアップを眺めてみると、XVハイブリッドが最有力候補だ。だがもちろん、22年にハイブリッドシステムを持つコンパクトカーがリリースされるようなら、そのニューモデルで参戦することになるだろう。

パワートレーンは、22年以降も現行WRカーと同様に1600ccの直列4気筒ターボエンジンとなる。しかし、スバルが復帰するようならば水平対抗4気筒ターボも特例として認められる可能性は高い。

技術的にネックになりそうな要素と言えば、縦置きの水平対抗エンジンに合わせたギヤボックスか。しかし、スバルモータースポーツUSAがアメリカン・ラリー・アソシエーション（ARA）に投入しているWRX STIは、すでにサデフ製のギヤボックスを採用しているため、既存サプライヤーから供給を受けることでこの問題を解決することは充分に可能だと言える。

とはいえ、仮にスバルの名がWRCで復活したとしても、かつてのスバル・ワールド・ラリーチーム（SWRT）のように、〝純〟ワークスチームとして参戦する可能性は低い。フォードとMスポーツのような〝準〟ワークスチーム的な体制で参戦するのではないだろうか。

そこでキーマンとなるのが、スバルのエースとして03年のWRC王者に輝いたペター・ソルベルグだ。19年にトップカテゴリーからは引退となったペターは、常々「大きな夢がある」と語っているが、その夢はスバルとともにWRCへ復帰することを意味する。

ペターは自社チームを立ち上げてWRCや世界ラリークロス選手権（World RX）へ参戦した実績を持つ。親しい人に対しては「WRカーも開発できる」という話もしているとされており、実績豊富なサプライヤーとうまく連携すれば、新型マシンの開発も行なえるのではないだろうか。

なお、一部ではMスポーツがスバルにコンタクトを取ったと報道されているが、スバルがフォードのイメージが定着したMスポーツとタッグを組む可能性は低い。苦楽をともにしたペターとともに「ペター・ソルベルグ・ワールドラリーチーム」を結成し、WRCへ復帰するシナリオを選ぶだろう。

そうなれば、エースはペターの長男、オリバー・ソルベルグが有力だ。テクニカルディレクターはスバル時代から親交が深いだけに、フォルクスワーゲンで技術部門をまとめるフランソワ・クサビエ・ドゥメゾンが務めることが予想されるが、準備期間を考えるとWRCへの参戦は23年以降か？

掘れば掘るほど好材料が出てくる一方、じつは「復帰の可能性は極めて低い」と話す関係者もいる。いずれにしても、これだけ噂が囁かれているだけにスバルの動向に注目したい。

下のCGは編集部が独自に作製した『スバルXV WRC（ターマック仕様）』のイメージ。スケーリングが採用されることで、XVの場合マシン全体のボリュームが小さくなる。



リバティメディアよ、メーカーを失うな！

歴史上初にして最大の危機発生か？ パワーユニットが握るF1の運命

文責：auto sport　Photo：ダレン・ヒース（Darren Heath）

21～25年まで現行のパワーユニット（PU）規則が継続されることになった。それを受け、現在参戦している4メーカーすべてがF1にとどまるのではとFIAやFOMさらにはチームやファンは期待するが、現実はそれとは程とおい状況にある。

フェラーリとメルセデスは長年に渡りF1への参戦を続けている。フェラーリは現在所持しているすべての特権をそのまま継続できるという新しい商業協定をFOMとの間ですでに締結した。一方、メルセデスは継続参戦に関しての公式発表こそないものの、すでにマクラーレンとウイリアムズへのPU供給は発表済みで、少なくとも25年まではカスタマー供給を続けることが見込まれている。フェラーリも現在のPU供給先であるアルファロメオとハースとは今後も関係を継続することが予想される。そうなると、残りのチームにとっては非常に由々しき状況が生まれてしまう。



ゆえにこれらのチームが固唾を飲んで見守っているのがホンダとルノーの動向だ。両メーカーともいまだ25年までF1活動を継続するとの正式表明はしていない。ホンダに関しては21年まで現在のレッドブルとトロロッソ（アルファタウリ）へのPU供給を決めているが、その後の活動予定については少なくとも1年間をかけて様子を見て最終決断を下すという。一方のルノーについてはまったく不透明だ。そもそもこのフランスメーカーにはPUの供給先がない。そのため、経営陣はエンストンを拠点としているこのワークスチームの身売りも検討しており、そうなればグリッド上からルノーのエンブレムは消え去ることになる。

FIAにとっては、ホンダとルノーをF1に引き留めることが喫緊かつ最大の課題だ。この業界をよく知るジャン・トッドやロス・ブラウンからすれば、F1に参戦するエンジンメーカーがたった2社になればこのスポーツが大きな痛手を負うのは自明の理だ。成長著しいフォーミュラEに6社もの自動車メーカー（内4社はドイツ勢！）が参戦しているのとは対照的で、マーケティングの観点からもF1が自動車メーカーに軽視されるリスクに直面している。

しかし、現在のPUはコスワースやザイテックといったプライベーターが独自に開発するにはあまりにもお金がかかり過ぎるため、新規参入はほぼ難しいだろう。加えてホンダやルノーも失うとなればF1が危機的状況に直面するのは明白だ。

ホンダはコスト削減が継続参戦のカギになると明確にしており、ルノーに至ってはコストカットを訴える前にまずはPUのパフォーマンスを向上させないといけない状況だ。PU開発は21年終了後に凍結されることが決まっている。この2メーカーがライバル勢に追い付く時間はまだ残されており、恐らくこの2年間の開発状況次第で彼らがF1に継続参戦するかどうか決断を下すはずだ。しかし、メルセデスとフェラーリはそうした状況に異を唱えるかもしれない。何せ彼らには毎年巨額の報奨金が転がり込み、ワークスチームの運営自体に利益が生じるほどなのだから。

残念なことに、自社の商品を宣伝する手段のひとつとしてF1への参入を目論む新たな自動車メーカーが見当たらない現状において、トッドとブラウンがすべきことは現在の4メーカーをF1にとどまらせるに充分な解決策を示すことだ。そしてチーム数を12に増やし、各メーカーの供給数をそれぞれ3チームに均等することで、R&Dへの開発費を抑制させることが最善の解決策なのかもしれない。誰もがハッピーになれる、とくにホンダとルノーが25年シーズン終了までF1にとどまることができるような最善のプランを提示するには、あと8カ月ほどの時間しか残されていない。

プジョーはオレカと水素を睨む

レベリオンとタッグ結成もほぼ〝オールフランス〟体制でWEC参戦か？

文責：auto sport　Photo：Peugeot／Welter Racing

プジョーが突如行なった「ル・マン・ハイパーカー（LMH）で2022／23年シーズンのWECに参戦する」という発表は、世界のモータースポーツ関係者に衝撃を与えた。プジョーのル・マン復帰は長年に渡り噂されてきたが、FIAとACOですらこれほど早い復帰を予期しておらず、今回の知らせは衝撃的だった。

最初の発表後もプジョーは世界に驚きを提供し続けてきている。まずは、イギリスに拠点を置くスイス系チームのレベリオン・レーシングとタッグを組むことを明らかにした。提携の具体的な内容は不明だが、チームとマニファクチャラーの両者にとって可能性は広範囲に渡りそうだ。レベリオンには経験豊かで優秀なイギリス人メカニックとエンジニアが数多く在籍しているが、プジョーモータースポーツのボス、ジャン・マルク・フィノーによると、プジョーのワークスチームは主にフランス人スタッフが中心になるという。WECバーレーン戦を訪れていたフィノーは「(シトロエンの) WRCプログラムが終了した現在、我々は経験豊富な非常に優れたメカニックを多く抱えているが、まずは耐久レースを戦うために彼らをトレーニングさせる必要がある」と言及。つまり、プジョーのフランス人スタッフのトレーニングの場が現在WECに参戦しているレベリオン・レーシングになるということだ。加えて、レベリオンのLMP1オレカシャシーを使用してハイパーカー用パーツとエンジンの開発プロジェクトが進められ、ハードとソフト両面でレベリオンと共同プロジェクトを張ることになるだろう。

そして、オレカ自体もこのプジョーのプロジェクトに関わっていく可能性が非常に高い。オレカはプジョーと長年付き合いがあり、過去にはLMP1仕様のプジョー908でプライベーターとして走らせ、セブリング12時間を制したこともある。しかも、オレカがトヨタと結んでいる現行の契約が19／20年シーズンを最後に終了する見とおしだ。とはいっても、プジョーの新しいプロジェクトが、レベリオンやオレカの施設でオペレーションが行なわれることはなく、パリにあるプジョースポールの施設が新たな拠点になることは間違いない。



Welter Racing



Peugeot

908以来（下）のトップカテゴリー復帰となるプジョー。早ければ22年のル・マン復帰もあるようだが、本誌スクープ班はさらなる早期復帰につながるかもしれない情報をキャッチ。右の写真は、かつてプジョーのデザイナーを務めたジェラール・ウェルターが立ち上げた、ウェルター・レーシングが開発していたマシン。プジョーのパワートレーンを使用してル・マン参戦を目指していたが、これを使えば21年のル・マン復帰もある？

プジョーがもたらす次なる驚きは、正式復帰前となる22年のル・マン24時間レースにワークスチームとしていち早く参戦するかもしれないというものだ。ただし、これはあくまでハイパーカーの開発が順調に進めばという条件つきとなる。「ニューマシンの初走行は21年中旬の予定だが、正確な日程はお伝えできない」とフィノーは言う。「22年にはマシンが完成すると発表してはいるが、それが正確にいつになるのかは明言していない。正式復帰前にレースができる可能性を模索してはいるが、決断するのはかなりリスキーになるので容易ではない」。

マシンの技術的な詳細についても、プジョーは沈黙を守ったままだ。唯一判明しているのは、フロントをモーターで駆動し、車体後方にエンジンを搭載したハイブリッド車ということだけだ。ちなみに、すでに参戦表明をしているアストンマーティンが市販モデルをベースとする意向であるのに対して、プジョーは純粋なプロトタイプとしてハイパーカーを開発していくという。

また、プジョーのWEC参戦は長期に渡るものになりそうで、それには23／24年シーズンからは水素を燃料としたハイパーカーが導入されるという噂がかなり深く関わっていそうだ。

とにもかくにも、プジョーはトヨタとアストンマーティンに続いてLMH参入を表明した3社目のメーカーとなった。アメリカに本拠を置くグリッケンハウスや、同クラス参入に不可欠な〝支援〟をしてくれる自動車メーカーを探しているバイコレスも水面下で活動中だ。LMHはいまだ全体像がつかみにくいカテゴリーだが、モータースポーツ界の今後を占ううえでは無視できないものであることはたしかだ。

総力注入。

野望が詰まった「次期WRカーのベースモデル」を緊急試乗！

GR YARIS Prototype

ALL for WRC

あえてTGRFのファンの目の前でトヨタが"野望"を剥き出しにしたボディから発散されるその闘気はすでに走りにも宿っていた

Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）



かつてグループAの時代、ラリーマシンのパフォーマンスはベース車の基本性能に大きく依存していた。規則により、改造範囲が厳しく制限されていたグループAでは、市販車の時点で可能な限り性能を高める施策をしておかなければ、ラリーマシンに仕立てた際に大幅な性能向上が見込めなかったからである。その結果、ランチア



・デルタ、スバル・インプレッサ、三菱ランサーエボリューション、トヨタ・セリカGT・FOURなど、魅力的なクルマが多く誕生した。いわゆるホモロゲーションモデルの黄金期である。
やがて、ハイパワー4WDを多数生産する体力は日本メーカー以外にはなくなり、それが改造範囲を大きく拡大したWRカー規定の創出につながった。結果、ごく普通の前輪駆動のファミリーカーでもWRカー化が可能となり、ベース車がハイパワー4WDである必要はなくなった。むしろ、軽量なボディでレイアウト自由度の高い廉価なモデルのほうが有利な面も多く、WRCマシンと市販車の近似性は失われた。
しかし、この時代にトヨタは本気でホモロゲーションモデルを作ってきた。それが「GRヤリス・プロトタイプ」である。ヴィッツからヤリスに名を変えたコンパクトカーは現時点で5ドアしか発表されていないが、このGRヤリスは3ドア。しかも、前後フェンダーを大きく拡大した専用ボディである。5ドアと比べると3ドアのルーフエンドはかなり低く、シェイプも絞り込まれている。WRカー化の際に装着する大型リヤウイングのダウンフォース効果を、ドラッグを増やすことなく最大限活かすためだ。現行ヤリスWRCと並ぶ姿を見れば、リヤエンドの絞り込みは一目瞭然で、居住性を犠牲にしてでもパフォーマンスを重視したことが分かる。ただし、それはファミリーコンパクトカーとして見たときの話であり、3ドアクーペであると考えれば実用性はかなり高い。



ルーフ後部の処理は一目瞭然の差

2019年12月のTOYOTA GAZOO Racing FESTIVALでサプライズ登場したGRヤリス・プロトタイプ（グラベル仕様車）と現行ヤリスWRC。カーボン製のルーフ後部がかなり低くなっていることが分かる。前後フェンダーも拡大され、トレッドはかなり広い。WRカーやR5化の際は、よりアグレッシブなエアロフェンダーやリヤウイングが装着される。

ALL for WRC
GR YARIS Prototype

総力注入。

on WET

ハンドリングとスタビリティは文句ナシ

散水舗装路で2速までしか入らない状況だったが、弱アンダー〜弱オーバーまでの自由自在なハンドリングとスタビリティの高さがとても印象的だった。ただし、ドライ路面で乗ったとしたら、姿勢変化の自由度を高めるためにも、あと少しエンジンにパンチがほしくなるかもしれない。もちろん、これはまだプロトタイプ。この先のファインチューニングに期待したい。

設計を8割方盛り込む

WRカーベース車としての主張は、ボディの使用素材にも感じられる。ボンネットと左右ドアはアルミ製で、ルーフにはSMCと呼ばれる特殊なカーボン素材を採用。これらの部位はWRカー化をする際に素材の置換が許されていないため、あらかじめ軽量パーツを採用しておけば大きなメリットになる。現状、ほとんどのWRカーがボディを最低重量以下とすることに苦労しており、ホワイトボディが軽くなればそのぶんのバラストを重量配分調整にも使える。かなり高価な投資には違いないが、現行のボディと比べると38kgも軽くなったといい、その効果は想像以上に大きいと思われる。

それ以外にも、市販車エンジンのクランク位置によって決められるエンジンの搭載位置や、WRカー化した際にサスペンションストロークを最大限に確保できるようなボディ構造など、WRカーへの進化を前提とした設計が随所に盛り込まれている。そしてその多くは、フィンランドのWRカー開発陣がいわゆる〝ダメもと〟含みで日本の市販車開発チームに投げかけたもの。10個を提案して2〜3個が実現されれば上々と彼らは考えていたようだが、市販車開発陣は8割前後を実現し、WRカーチームを驚かせたという。それくらい、気合いの入った、真のホモロゲーションモデルなのである。

しかも、WRカーのベースモデルとしてだけではなく、スポーツカーとしても、全日本ラリーなどのベース車としても高い基本性能を備えていることが、短時間の試乗でも理解できた。WRカーのパワーユニットを手がけるTMGのエンジニアも開発に協力したというエンジンは1・6ℓ 3気筒ターボ。おそらくWRカーでは4気筒となるだろうが、排気干渉なくエキマニをコンパクトにレイアウトできること、1気筒分のフリクションや重量の低減を考えると、市販車では3気筒がベストという結論に至ったようだ。

気になるパフォーマンスはクルマが軽いこともあり、市販スポーツカーとしては充分以上。3気筒のネガティブなところである振動もバランスシャフトにより打ち消され、上質なフィーリ





ングさえ感じられた。
　しかし、このクルマの白眉はやはりハンドリングである。スバルWRX STIなどよりも150kg程度軽いのではないかと思われるボディにより、ノーズの入りは抜群。そこからニュートラル～弱オーバーに持っていくことも容易だが、エンジンのパンチがやや不足するせいか、ウエット路面であってもドリフト姿勢の維持は自分のウデでは難しかった。そのぶんスタビリティは抜群で、無理やり姿勢を乱そうとしてもクルンと回るようなことはなかった。正直、もう少しエンジンの力で姿勢を制御できるほうがさらに楽しいと思うが、スマートに走るぶんには完成度がかなり高いハンドリングだと言える。

　その基本特性は、電子制御カップリングを用いた、センターデフの前後トルク配分を車内のダイヤルで変化させてもあまり大きくは変わらなかった。基本は前60：後40で、30：70のリヤ寄りと、50：50の前後均等に変化できる。機構的には0：100も可能だというからチューニングの自由度は高く、競技使用では有効に機能するかもしれない。市販車では前後デフはオープンだったようだが、ヴィッツボディベースのラリー仕様プロトタイプでは前後機械式になっていたようで、グラベルでは上々のトラクションを示した。その際は50：50のトルク配分が最も扱いやすく感じられたが、それはドライビングスタイルによっても変わってくる。このプロトタイプをテストしたWRCチームのヤリ・マティ・ラトバラ、クリス・ミーク、トミ・マキネンは50：50を、オィット・タナックは30：70のリヤ寄り配分を気に入ったようだ。タナックのように力技でクルマの姿勢を変えない、スムーズでナチュラルなドライビングなら、たしかに30：70のほうが良さそう。個人的には、クルマを振り回してみて、「やっぱり50：50が最高」という結論に至った。

　WRカーのホモロゲーションモデルにして、最高のホットハッチでもあるGRヤリス。スペックを含めたその全貌は、2020年1月の東京オートサロンで明らかとなるはずだ。

WRカー化を前提とした

振り回したいなら
前後50：50が良さそう？

中身はほぼ新型ながら、現行ヴィッツのボディをまとう開発試験車でグラベルコースを走行。前後機械式デフやラリー用ダンパー装着の効果、そしてグラベル路面ということもあり、散水舗装路よりも挙動をコントロールする楽しみは強く感じられた。クルマを振り回すような運転では、50:50の前後トルク配分が最もコントローラブルと感じた。

on GRAVEL

Who's The Fastest?

本誌独自のウエイト／燃リスエフェクトで
今季の“真実”をあぶり出す

もしもハンデが全戦全車同じだったら
誰が、どのマシンが速いのか

「もしも●●だったら、誰がすごいのか」は
スポーツに限らずどの分野でも話題になること
今季のGT500王者大嶋／山下組は本当に速かったのか
もしそうでなかったら誰が速かったのか
気になるソレを本誌独自のエフェクトで探ってみた

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）
上尾雅英（Masahide Kamio）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）
田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

車種やタイヤがバラエティに富んでいることはスーパーGTの魅力でもあるのだが、それは逆に本当の実力が見えにくいとも言える。さらにウエイトや燃料流量リストリクターというハンデの要素も加わり、相当目が肥えていない限り判断がしづらいのが現状だ。「もしも条件が皆同じだったら誰が速いのか」は、ファンにとって非常に興味のあるところだが、じつは各メーカーも同じことである。少しでも速いドライバーと契約し、戦いに勝ち抜かなければならないからだ。また、マシン性能がライバルに対してどのポジションにいるのかも冷静に判断し、開発の方向性やそのスピードを決定しなければならない。

スーパーGTでは、車種、セッティング、タイヤメーカーおよびそのスペック、ウエイト、燃リス、走行中のコンディションなど多くの条件が複雑に絡み合ったうえで拮抗した戦いが行なわれている。これらを完全に同一にそろえることは不可能だが、それに近い指標を各メーカーは持っている。そのひとつがウエイト／燃リスエフェクトだ。じつはGT500の3メーカーがこの数値を持ち寄ったうえで、このシリーズのハンデが決められている。

各メーカーのエフェクト値は公開されていないのだが、本誌では各方面に取材した結果から判断し、独自の値を算出した（24ページのカコミ）。その値を元に、今季のGT500を振り返ってみよう。そこには〝真実＝本当の速さ〟が見えるのだ。

チームを勢いづかせた山下の速さ

まずは今季のチャンピオンであるワコーズ4CR LC500の開幕前に翻ってみる。「今季の注目コンビ」という切り口で大嶋和也／山下健太の元を訪ねたことがある。そこで大嶋が語ったのは、「僕たちでいいんですかね」ということだった。チームルマンは6



S.Tamura



S.Yoshida

コース外にもつれたau関口との激闘を制し、笑顔で帰って来た山下を、大嶋が迎える。泣きはらしたその目が、これまでの苦労を物語る。GT500参戦11年目にしてようやくつかんだ栄冠は、14年以降ではもっとも多い85ポイントを獲得しての圧勝劇だった。

年間勝利がない。タイトルを獲得したのは17年前（そのとき山下はまだランドセルを背負っていた年齢）。エンジニアはホンダ陣営から移籍して来た阿部和也氏で、LC500をいじるのは今季初。前年のNSXの速いイメージはいまだ色濃く残り、他のレクサスドライバーはタイトル経験者がずらり。この状態でチャンピオンを意識するのはなかなか難しいと言える。

実際、「レクサス勢のなかでもチャンピオンの本命にワコーズLC500は含まれていない雰囲気があった」と、ある関係者は話す。それが中盤以降速くなると、陣営内でも「まさか」とザワザワしてきたのだとか。

同チームの流れが大きく変わったのは第3戦鈴鹿だろう。開幕前は大嶋やチームが得意とする第4戦タイでの優勝を狙っていたのが、その手前で思いがけず表彰台を獲得。ここでマシンのポテンシャルの高さが証明されたのだ。その一方で、これでウエイトを積むことになり、タイでの優勝は難しくなると予想されたのだが、きっちり優勝。さらにその次戦では絶妙なタイミングでのピットインも奏功して連続勝利。これがダメ押しに近い形となり、ライバルのなかにあきらめムードが漂い始めたのだった。

この勢いを支えたのが、今季移籍して来た山下だった。「とにかく速い」「何でも乗りこなす」という評判で、大嶋も「一度わざと変なセットにしてやろうかなって思うくらい」と冗談を口にしていたほどだ。セッティングはおもに大嶋が担当するが、山下もそのセットを「乗りやすい」と語っていた。山下の予選アタックの仕事ぶりは見事で、エフェクトをかけると、いかにマシンの限界を引き出しているかが分かる。来季はWECのドライバーとして抜擢されたことからも、メーカーからの評価の高さがうかがえる。

各コースのエフェクト値

ウエイトがきくのは鈴鹿 燃リスがきくのは富士

ウエイト／燃リスエフェクト

Rd	サーキット	WH（10kg）	燃リス（ランク）
1	岡山	–	–
2／5	富士	0.13	0.37
3	鈴鹿	0.19	0.35
4	タイ	0.17	0.36
6	オートポリス	0.16	0.34
7	SUGO	0.14	0.17
8	もてぎ	–	–

上の表は、本誌が関係各所を取材したうえで独自に算出したウエイト／燃リスエフェクト値である。ウエイト10kg積むごとに、燃リスワンランクダウンするごとに、何秒遅くなるかを表している。この数値は車種やタイヤによっても変わってくるのだが、やや乱暴なのを承知のうえでここではあえて全車共通とした。ご覧のとおり鈴鹿ではウエイトがきき、富士は燃リスがきくことが分かる。以上の値を2019年の予選結果に当てはめたものが左ページになる。

ターニングポイントは夏の富士

今季の予選は、表面上はロニー・クインタレッリが3回PPを獲得。関口雄飛、塚越広大がこれに続いて2回ずつで、あと山下が1回となっている。ただしエフェクト換算後は若干名前が入れ替わる。平川亮、中嶋一貴、ニック・キャシディが浮上して各1回ずつとなり、ロニー、塚越の回数は変動がないが、関口は1回に減り、山下の名前は消える。これからお分かりのとおり、モチュールGT-R、キーパーLC500、au LC500、ケーヒンNSXがマシンとして速さを備えているようだ。これにQ1で速さを見せたARTA NSXを加えた5台が、ワコーズLC500に対抗し得るポテンシャルを備えていたのではないだろうか。

Who's The Fastest ?

ロニーの年間3回PPは文句なし 悔やまれる第5戦のピットイン

一発の速さで言えばロニーの3回のPPは見事であり、それはエフェクトをかけても変わらない堂々たるもの。GT-Rは苦戦していたかのように見えたが、「本当は速かったのではないか」とも思えてしまう。ニスモがタイトル戦線から大きく脱落するきっかけとなったのは第5戦富士である。ワコーズLC500がピットインしたあのとき、モチュールGT-Rはトップを走っていたのだ。そして引っ張る作戦だった

最終戦を優勝したもののタイトルには届かず、無念の表情しか浮かばなかったキーパーのふたり。今季獲得した83ポイントは、14年以降では自らのチャンピオンシーズン17年（84ポイント）の次に多かった。それだけ理想的な戦い方であり、ただただ相手が強すぎた。



M.Kamio

全予選結果にエフェクトをかけると……

じつは最速ではなかった例が3回

第1戦 岡山

レクサス勢がパワーを抑えたため沈む

Q1、Q2ともLC500の姿が上位にはいない。これは開幕前に発生したトラブルシューティングが終わっていないため、出力を抑えて戦ったから。また、今季は「冬場の出力を落とす」と公言していたNSXが、この言葉どおり（？）GT-Rの後塵を拝す形になった。

Q1

Pos	No	Driver	Time
1	12	J.ロシター	1'17"103
2	23	松田次生	1'17"165
3	24	J.マーデンボロー	1'17"333
4	17	B.バゲット	1'17"579
5	1	J.バトン	1'17"611
6	3	平手晃平	1'17"874

Q2

Pos	No	Driver	Time
1	23	R.クインタレッリ	1'16"602
2	12	佐々木大樹	1'16"876
3	1	山本尚貴	1'16"950
4	17	塚越広大	1'17"088
5	8	野尻智紀	1'17"223
6	24	高星明誠	1'17"531

第2戦 富士

ロニー が2戦連続で最速を刻む

Q1、Q2ともGT-R+ミシュランのパッケージがトップ。それにキーパーが迫るという図式になった。PPはロニーが獲得したが、エフェクトをかけても堂々のトップ。キャシディとはコンマ4秒以上もの開きがあり、富士でのこの差は圧倒的と言わざるを得ない。

Q1

Pos	No	Driver	Time
1	3	平手晃平	1'27"388
2	37	平川 亮	1'27"486
3	38	石浦宏明	1'27"701
4	23	松田次生	1'27"766
5	17	塚越広大	1'27"875
6	12	J.ロシター	1'28"013

Q2

Pos	No	Driver	Time
1	23	R.クインタレッリ	1'26"650
2	37	N.キャシディ	1'27"092
3	12	佐々木大樹	1'27"146
4	16	中嶋大祐	1'27"350
5	39	H.コバライネン	1'27"673
6	17	B.バゲット	1'27"677

第3戦 鈴鹿

Q2ではPPよりも平川の方が速かった

まずはQ1の野尻が圧巻。まさにぶっちぎりのタイムだ。PPは関口が獲得したが、ウエイトが6kg重かった平川が実質トップタイムをマーク。鈴鹿はNSXが速いイメージがあったが、LC500とはほぼ互角の結果になった。GT-R勢は徐々に苦しい状況に。

Q1

Pos	No	Driver	Time
1	8	野尻智紀	1'45"460
2	6	山下健太	1'46"030
3	17	塚越広大	1'46"122
4	23	松田次生	1'46"145
5	37	N.キャシディ	1'46"159
6	1	J.バトン	1'46"322

Q2

Pos	No	Driver	Time
1	37	平川 亮	1'45"636
2	36	関口雄飛	1'45"737
3	8	伊沢拓也	1'45"751
4	12	佐々木大樹	1'46"007
5	1	山本尚貴	1'46"101
6	6	大嶋和也	1'46"132

第4戦 タイ

一貴がPPヤマケンを上回る

PPは山下が獲得したが、Q2で4番手だった一貴が実質一番時計だった。このときワコーズとauとのウエイト差は16kgあり、タイム差はコンマ2秒弱だったのだ。36号車は例年タイを得意としていることも影響しているだろう。5番手は同タイムで2台。

Q1

Pos	No	Driver	Time
1	8	野尻智紀	1'22"786
2	36	関口雄飛	1'23"033
3	37	平川 亮	1'23"268
4	3	F.マコウィッキ	1'23"302
5	23	松田次生	1'23"455
6	38	立川祐路	1'23"642

Q2

Pos	No	Driver	Time
1	36	中嶋一貴	1'22"709
2	6	山下健太	1'22"784
3	37	N.キャシディ	1'22"825
4	3	平手晃平	1'23"081
5	19	国本雄資	1'23"129
5	8	伊沢拓也	1'23"129

第5戦 富士

モチュールGT-Rのふたりが完全制圧

Q1、Q2ともにモチュールがトップタイム。本当にこのパッケージは富士の攻め所を把握している印象だ。現実の順位はGT-R+ミシュランが両セッションで1-2となったが、じつはそこにZENT、ワコーズが割って入った形になっている。

Q1

Pos	No	Driver	Time
1	23	松田次生	1'28"267
2	38	石浦宏明	1'28"340
3	6	山下健太	1'28"374
4	3	F.マコウィッキ	1'28"526
5	19	坪井翔	1'28"579
6	8	伊沢拓也	1'29"642

Q2

Pos	No	Driver	Time
1	23	R.クインタレッリ	1'27"882
2	38	立川祐路	1'28"214
3	3	平手晃平	1'28"233
4	19	国本雄資	1'28"390
5	36	関口雄飛	1'28"669
6	24	J.マーデンボロー	1'28"971

第6戦 オートポリス

Q1のキャシディ、石浦に注目

第6戦の各マシンはシリーズ中もっとも重くなる。そのためエフェクトをかけると大きく順位が変わる。Q1は実際はケーヒンのバゲットがトップだったが、これを石浦とキャシディが上回っている。Q2は2台のNSXが圧倒しているが、これに平川が迫る形に。

Q1

Pos	No	Driver	Time
1	37	N.キャシディ	1'33"477
2	38	石浦宏明	1'33"689
3	17	B.バゲット	1'34"095
4	36	中嶋一貴	1'34"292
5	23	R.クインタレッリ	1'34"457
6	39	中山雄一	1'34"478

Q2

Pos	No	Driver	Time
1	17	塚越広大	1'32"942
2	8	野尻智紀	1'33"167
3	37	平川 亮	1'33"307
4	36	関口雄飛	1'33"470
5	24	J.マーデンボロー	1'33"530
6	38	立川祐路	1'34"043

第7戦 SUGO

やっぱり速かったケーヒン塚越

65kg相当のハンデを背負った山下がQ1で7番手だったが、実質トップのタイムをマークしていた。Q2ではPPの塚越が、エフェクト換算後もやはりぶっちぎり。このときはマシンが「安心して踏める」状態になっており、無敵ぶりが漂う。GT-Rの姿がない……。

Q1

Pos	No	Driver	Time
1	6	山下健太	1'09"796
2	37	平川 亮	1'09"866
3	36	中嶋一貴	1'09"931
4	17	B.バゲット	1'10"171
5	1	J.バトン	1'10"217
6	19	坪井翔	1'10"314

Q2

Pos	No	Driver	Time
1	17	塚越広大	1'09"312
2	1	山本尚貴	1'09"745
3	36	関口雄飛	1'09"813
4	37	N.キャシディ	1'09"988
5	19	国本雄資	1'10"381
6	6	大嶋和也	1'10"461

第8戦 もてぎ

ガチンコ対決は関口が制す

開幕戦同様ノーウエイトで戦う最終戦は、今季のタイトル争いの"役者たち"によって上位が占められた。Q1、Q2それぞれに顔を出したマシンが、やはり速さを備えており、あとはほんの少しの歯車や運で明暗が分かれたと言えるだろう。

Q1

Pos	No	Driver	Time
1	23	松田次生	1'36"353
2	37	平川 亮	1'36"565
3	38	石浦宏明	1'36"586
4	8	野尻智紀	1'36"780
5	36	中嶋一貴	1'36"841
6	17	B.バゲット	1'36"878

Q2

Pos	No	Driver	Time
1	36	関口雄飛	1'35"964
2	6	山下健太	1'35"999
3	23	R.クインタレッリ	1'36"128
4	37	N.キャシディ	1'36"228
5	17	塚越広大	1'36"430
6	38	立川祐路	1'36"993

換算後の順位にポイントをつける
各車の勝因・敗因が見えてきた

25ページの結果に、あえて各順位に以下のポイントを与えてみた。それを全戦まとめたものが下の表である（上位12名まで）。Q1とQ2では条件が違うので、別のランキングとした。Q1落ちした場合はQ2を走らないし、ラウンドによって担当が変わることがあるので、１アタックにおける平均獲得ポイントで順位付けしている。その結果、ドライバーやマシン本来の速さがおぼろげながら見えてきて、それが現実のランキングと必ずしも一致しない点が興味深い。

予選順位	1	2	3	4	5	6
獲得ポイント	6	5	4	3	2	1



今季タイトルを獲得したチームルマンの阿部エンジニアは、「今年一番速い」とマークしていたのがauだった。予選も決勝も何もなければほぼトップのスピードを誇った。

M.Hirata

キーパーのふたりが完璧な仕事ぶり

キーパーのふたりが完璧な仕事をしていることが分かる。ふたりのドライビングの好みは若干違うのだが、チームがうまくアジャストしてそれぞれに合わせているのだろう。近年のQ1はシビアであるが、そのなかで確実にQ2へ駒を進めるという目標を、どちらのドライバーが担当してもクリアしてくれるのは心強い。上位はレクサスとホンダが占め、このランキングからも今季のニッサン勢の苦戦を見ることができる。

Q1 リアルランキング

Pos	No	Driver	1 岡山	2 富士	3 鈴鹿	4 タイ	5 富士	6 AP	7 SUGO	8 もてぎ	Total	アタック数	獲得P/アタック
1	37	N.キャシディ	–	–	2	–	–	6	–	–	8	2	4
2	37	平川 亮	–	5	–	4	1	–	5	5	20	5	4
3	8	野尻智紀	–	0	6	6	–	–	–	3	15	4	3.75
4	23	松田次生	5	3	3	2	6	–	0	6	25	7	3.57
5	6	山下健太	0	–	5	–	4	0	6	–	15	5	3
6	17	塚越広大	–	2	4	–	–	–	–	–	6	2	3
7	38	石浦宏明	0	4	0	–	5	5	0	4	18	7	2.57
8	36	関口雄飛	–	0	–	5	–	–	–	–	5	2	2.5
9	3	F.マコウィッキ	–	–	–	3	3	–	–	0	6	3	2
10	23	R.クインタレッリ	–	–	–	–	–	2	–	–	2	1	2
11	17	B.バゲット	3	–	–	0	0	4	3	1	11	6	1.83
12	36	中嶋一貴	0	–	0	–	0	3	4	2	9	6	1.5

Q2 リアルランキング

Pos	No	Driver	1 岡山	2 富士	3 鈴鹿	4 タイ	5 富士	6 AP	7 SUGO	8 もてぎ	Total	アタック数	獲得P/アタック
1	36	中嶋一貴	–	–	–	6	–	–	–	–	6	1	6
2	23	R.クインタレッリ	6	6	–	–	6	–	–	4	22	4	5.5
3	37	平川 亮	–	–	6	–	–	4	–	–	10	2	5
4	6	山下健太	–	–	–	5	–	–	–	5	10	2	5
5	36	関口雄飛	–	–	5	–	2	3	4	6	20	5	4
6	12	佐々木大樹	5	4	3	–	–	–	–	–	12	3	4
7	1	山本尚貴	4	–	2	–	–	–	5	–	11	3	3.66
8	8	野尻智紀	2	–	–	–	–	5	–	–	7	2	3.5
9	3	平手晃平	–	–	–	3	4	–	–	–	7	2	3.5
10	17	塚越広大	3	–	–	–	0	6	6	2	17	5	3.4
11	37	N.キャシディ	0	5	–	4	–	–	3	3	15	5	3
12	19	国本雄資	–	–	–	2	3	–	2	–	7	3	2.33

上位4名のドライバーのレベルは高値安定

ドライバーの役目は、任されたすべてのアタックでマシンとタイヤの限界値を引き出すことである。そういう意味では、上位４人の走りは高く安定しており、「走れば予選３番手以内相当」のタイムで帰って来てくれることになる。そのなかでもとくに平川は、Q1でもトップレベルの仕事ぶりであり、いつどこで走ってもその条件下でのベストを出している。チームにとってこれほど頼もしい存在はないだろう。

T.Ogasawara



2019年はこのシーンが３回披露された。開幕２戦連続も見事な結果だが、ウエイトを積んだ第５戦富士でもPPを獲得し、実際エフェクトをかけてもトップタイムだった。

ため、ピットには入らなかったのである。そこでボーナスポイントも得ることはできなかった。

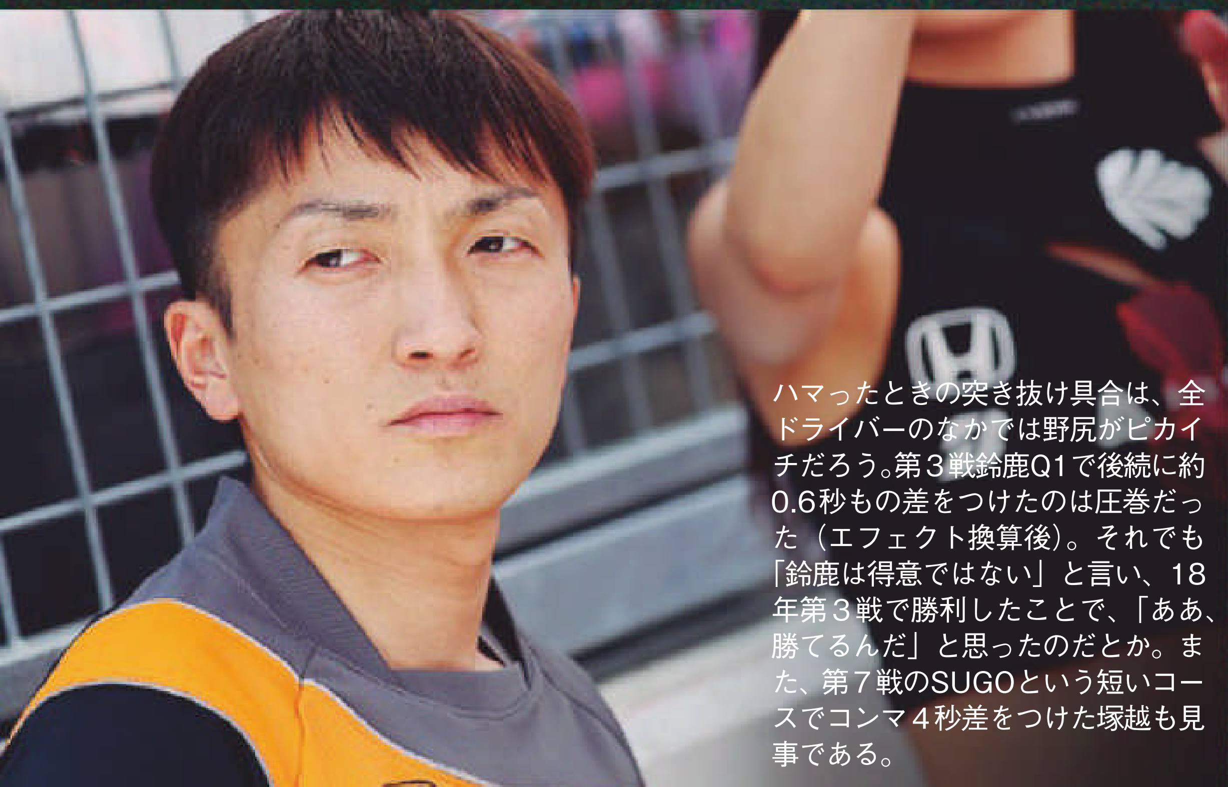
auLC500も同じで、ワコーズLC500がピットに入った3周前、auLC500はその前を走行していたのである。そしてまさにピットに入るその周にGT300のマシンと接触してしまい、リタイアすることになってしまった。もしもそこで何事もなくピットに入っていたら、SC明けにワコーズLC500とトップを争うことになったはずなのだ。

ちなみにこのラウンドのQ1、Q2でそれぞれ2番手タイム（エフェクト換算後）をマークしていたのはZENT LC500だが、このマシンもクラッシュで大量得点が叶わなかった。このように多くのマシンが第5戦でターニングポイントを迎え、チャンピオン候補が絞られていくことになった。



ホンダ勢のマシンの仕上がり具合は、序盤はARTA、中盤以降はケーヒンといった印象だった。エフェクト換算後の結果では、ARTAがQ1で、ケーヒンがQ2でそれぞれトップタイムをマークしている。ケーヒンは第5戦富士のQ2がトラブルでノータイムだったが、それがなければおそらく"Q2ランキング"でトップ4に食い込む速さはあったと思われる。

M.Hirata



ハマったときの突き抜け具合は、全ドライバーのなかでは野尻がピカイチだろう。第3戦鈴鹿Q1で後続に約0.6秒もの差をつけたのは圧巻だった（エフェクト換算後）。それでも「鈴鹿は得意ではない」と言い、18年第3戦で勝利したことで、「ああ、勝てるんだ」と思ったのだとか。また、第7戦のSUGOという短いコースでコンマ4秒差をつけた塚越も見事である。

T.Moriyama

光った平川の働き

残り3戦で16ポイント差をつけられながらも、もっとも粘り強く戦ったのがキーパーLC500である。なかでも平川の働きはほぼ完璧と言っていいのではないだろうか。Q1、Q2の両方を担当したが、いずれもトップに匹敵するタイムを出している。また、決勝での粘りも素晴らしく、とくに第6戦のオートポリスと第7戦SUGOの雨絡みでの走りが光った。荒れたオートポリスは、多くのマシンが足もとをすくわれて脱落していくなか、平川自身も途中でスピンしつつも無傷で復帰してスリックタイヤのまま踏ん張り、最終ラップに最大のライバルであるワコーズLC500を抜いている。さらにSUGOは、ライバルはレインのハードコンパウンドのグリップ不足に苦しみ、途中でソフトに交換していくなか、平川はハードのままステイして貴重な8ポイントをもぎ取った。ここでもワコーズLC500よりも前でゴールしており、その働きはライバルにとって充分脅威となったはずだ。別メーカーのある関係者は、そんな彼の粘り強さを「素晴らしい」と絶賛していた。

そしてキーパーLC500の今季のポイント獲得推移は、ウエイト増加に影響されることなく、理想的な右肩上がりのラインを描いていった（通常はウエイト増とともに失速していく）。

荒れたレースで確実に走りきる平川の粘り

以上の点から、今季のドライバーMVPを選ぶとするならば、山下と平川の両名がふさわしいと本誌は考える。ちなみに、このふたりの予選の直接対決は意外に少なく、第5戦富士と第7戦SUGOの2回のみ。見た目の順位は1勝1敗で五分だが、エフェクトをかけるとそのいずれも山下が上回っていた。来季のこのふたりの対決が見られないのは残念だが、それに代わる新たな戦いに期待したい。

S.Tamura



山本尚貴

「負けたレース」で人が出る。

この2年間で僕がジェンソン・バトンから学んだこと

Interview with Naoki Yamamoto

2018年シーズンの開幕戦、元F1ワールドチャンピオンの参戦に
国内のみならず、世界中のファンと多くの関係者が注目していた
しかし、その隣に少し距離を置いて立つ山本の姿から
このふたりがコンビ結成初年度にタイトルを獲得するなど誰が想像していただろう
スーパーGTはふたりで戦うレースで、どちらか一方だけ速くても勝てない
お互いを思いやり、理解し合えて初めて「勝利」に近づけるのだ
ふたりは急速に距離を縮め、栄光を手にした
山本にとってこの〝2年間〟は短くも濃い、唯一無二の時間になったようだ

Text：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／田中秀宣（Hidenobu Tanaka）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）／田村 翔（Sho Tamura）

——ジェンソン・バトンがチームメイトになると最初にホンダから伝えられたとき、どう思いましたか？

山本尚貴（以下山本）：当時は伊沢（拓也）選手とペアを組んでいて、まだ1回しか勝てていなかった。ふたりでもっと勝ちたいという思いがあったので、ジェンソンがどうこうではなく、伊沢選手ともう1回チャンスをくださいと言いました。彼から多くのことを学んできたし、まだ学んでいる途中だったので。でも、その後ホンダさんやチームと話をしていくなかで『日本のモータースポーツのためにも、山本にとってもプラスになると思うから、組んでみたらどうだ？』といわれ、最終的には僕自身が決めました。それからは、もうジェンソンと一緒に勝つことだけを考えてやると決心しました。

——良い関係にあった伊沢選手と離れることが心残りだったのですね。

山本：伊沢選手の何が優れているかというと、チームとして働く環境を作れること。速さもあるし開発能力も高いドライバーですが、それだけでなくパートナーが気持ちよく走れる環境を作ることに長けているんです。場合によっては自分を犠牲にしてでも、相手に気持ちよく走ってもらうことが勝つためには重要だということを、伊沢選手は教えてくれました。

——伊沢選手と同じような関係を、バトンとも築けるのか不安だったと。

山本：もちろん速い選手と組むことは大事ですが、僕にとって一番重要なのは、お互いが尊重しあい、目標に向かって共に歩めるということ。いくら速くても、周りに気遣いのできない選手と組んだらストレスを感じるだろうし、自分の速さを発揮できなくなる環境になってしまうかもしれないので。ジェンソンと組むことによって、自分がちゃんと走れるのかなあと、最初は不安に思いましたね。

——18年の開幕前に行なわれた岡山テストではタイムが出ず、バトンは苦労していましたね。

山本：F1のワールドチャンピオンなので、当然プライドがあっただろうし、同じクルマに乗ったら負けるはずがないと思っていたはずです。ただ、テストを重ねても意外とクルマに慣れなくて、僕のタイムに届かず神経質になっていた。セッションを跨いで走ればコンディションは全然違いますし、同じセッション中でも30分、1時間ずれたら全然違う。だから、僕のタイムを超えられないから遅いとか、本来はそういう話ではない。でも、コンマ1、2秒なら許容範囲だったのかもしれないけど、彼のなかでは許せないタイム差だったと思うんです。

——追い詰められた状況だったと。

山本：彼がすごいのは、そのままではプライドが許さないと、丸1日自分が乗る時間を作ってくれないかと言って

きたこと。僕としては100号車を速くする責務があったし、ふたりで戦うレースなのに、なぜジェンソンのためだけに1日割かないといけないのかと正直思いました。僕にもプライドがあったし、意地にもなっていた。それでも、チームのために自分を押し殺さないといけなかったので、本当に苦しく葛藤していました。いまだから言えますけど、開幕前は信頼関係を構築できる関係にはならないだろうと感じていたし、チャンピオンを獲れるとは思っていなかったですね。

信頼関係を築いたきっかけは失敗のあとのメッセージ

——先行き不安な船出となったわけですが、バトンに対するイメージが大きく変わった瞬間はありましたか？

山本：18年の第4戦タイで僕が判断を誤り、タイヤのナットがちゃんと締まっていないと思いピットに入ったんですけど、実際にはちゃんと締まっていた。メカニックさんに対してすごく申し訳ないことをしてしまったんですけど、前半順位を上げてくれたジェンソンに対しても、全部台なしにしてしまったので申し訳なくて……。当然、そのときに謝ったし、レース後にメッセージを送ったら、『全然気にしないでね。また次もがんばろう！』と返信してくれたんです。

——彼の人となりが感じられますね。

山本：そして、次の富士ではジェンソンがイエローフラッグを無視してしまった。18年で唯一の大きなミスで、視界が悪く、いろいろな不運が重なってしまったんだけど、彼は謝ってくれた。そして、自宅に戻ってから『あのときは悪かった』とメッセージを送ってくれたんです。人間なので間違えはあるし失敗もありますが、失敗したあとの対応でその人の本性が出ると思うんですよね。そのとき『この人は本当に素晴らしい選手だ』と思ったし、だからこそ、次のSUGOは余計に気持ちが入った1戦でしたね。

——お互いがミスをおかした2戦で、気持ちが大きく近づいたのですね。

山本：開幕前は僕もジェンソンも意地になっていた。『日本のレースをナメるなよ』と思っていた部分もあったし、ジェンソンも自分をより良く見せることに重きを置いてたように思います。F1では常に自分が一番でないといけないので、たとえ相手が不利になろう



H.Tanaka

とも、自分をアピールすることが時として必要だと思う。でも、岡山、鈴鹿と表彰台に上がるなかで信頼関係が芽生えはじめ、悪い内容だった2戦で彼の良さを垣間見た。そこが一番うれしかったし、大きな信頼関係を築くきっかけになりました。

――そして、いろいろなことがありながらも、最終戦で王座を獲得しました。

山本：僕がスーパーフォーミュラでタイトルを獲って乗り込んだ1戦だったので『ナオキにとってはダブルタイトルのチャンスだよね』と、ジェンソンに言われました。チャンピオンになれば僕がスーパーライセンスを獲れる、そのためにもチャンピオンにならないとダメだと思ってたみたいで『相当なプレッシャーだったよ』と後から言われましたね。

――重圧を感じていたのですね。

山本：苦労しながらポイントを重ね、勝利を挙げて掴んだタイトルだったので、それまでの苦労が帳消しになるくらいうれしかったし、僕もジェンソンも（高橋）国光さんにチャンピオンをプレゼントできて本当に良かった。

――山本選手の国光さんへの思いは分かりますが、チーム1年目のバトンも同じような気持ちだったのですね。

山本：国光さんの功績や、ホンダに対する貢献をリスペクトしているからこそ『クニさん、クニさん』と慕っていましたし、その部分でもジェンソンに対する印象が変わりました。すごく気遣いができて日本人以上に日本人的だし、そんな彼と組めて本当によかったなあと思いました。

GTゆえの妥協点 ジェンソンの"5㎜計画"

――話しが変わりますが、おふたりのドライビングスタイルは本来かなり違うと思いますが、それが何か悪影響をおよぼしたりはしませんでしたか？

山本：ジェンソンは後ろがしっかりしている、いわゆるアンダーステア寄りなクルマが好みで、僕はちょっとリヤが軽くても回頭性がいいクルマを好み

S.Yoshida



N.Mitsuhashi



18年シーズンの第４戦タイで山本は「違和感を感じて」ピットイン。18年シーズンで唯一のノーポイントレースとなってしまった（上）。第6戦SUGOでは待望の勝利を手にした山本／バトン組。山本にとっても2015年以来の勝利となり、ふたりの信頼関係が一気に深まるきっかけになった。

毎回５㎜ずつ変えていくんですよ
気が付いたらすごい差になってました

「負けたレース」で人が出る。

Interview with
Naoki Yamamoto

ますが、オーバーステアが好きかというと、じつは嫌いなんです。ジェンソンも、アンダーが好きかというと嫌い。で、オーバーも嫌い。ふたりとも行き着く先はニュートラルなんです。ただ、僕はアンダーの許容範囲は狭いけど、オーバーの許容は広いと思っていて、ジェンソンはアンダーもオーバーも広い。多少オーバーなクルマでも走れる選手だったので、それが成績に反映されたように思います。

――ドライビングポジションに関して、バトンは最初『身長差が大きくても合わせられる』と言ってました。

山本：だいぶ気を遣ってくれていましたし、僕も自分のなかでは一番遠いポジションになってしまったんですけど、それでもジェンソンは妥協してくれていたはずです。ただ……自分が知らないところで変えていくのはやめてくれと思いましたね。

――それは、どういうことですか？

山本：５㎜だったら気づかないだろうとか（笑）。いきなり20㎜変えさせてくれではなくて、５㎜が5回続けば25㎜じゃないですか。なんか少しずつ変えていくんですよ。

――飛行機のシートを小刻みに倒していく人と同じですね。

山本：そう。一気にバンっとやられると悪い気がしますが、ちょっとずつだとあまり分からないのと同じです。今回は5㎜行って、次のレースやテストであと5㎜行けば、トータル１㎝になるとか。そこがジェンソンの可愛いところなんですけどね。いまだったら『一番遠くてもいい？』と言ってくるだろうし、できる範囲だったら『いいよ』と、あまりにも遠ければ『冗談でしょ』と言える間柄ですが、当時はそうではなかった。気が付いたら、すごい差になっていましたね（笑）。でも、そうやって気を遣ってくれる世界チャンピオンなんて他にいないですよね。

――19年の開幕戦で山本選手はトップを走りながらも17号車と接触して勝機を失いましたが、そのときバトンはどのような反応を示しましたか？

山本：何も考えられないというか、放心状態だったんですけど、そんな僕の姿を見てジェンソンが駆け寄ってきて、言葉をかけてくれただけでなく、抱き寄せてくれた。そのとき、この人と組んで本当に良かった、負けたレースでこそ人間性が出るんだなあとあらためて思いました。勝ったレースは誰だって気分はいいし、良い対応ができるけど、つらい状況でどう立ち振る舞えるか、振る舞うかが大切だと彼から学びました。その後も僕はミスが続いてしまったけど、その都度気遣いをしてくれた。ジェンソンとだったからこそ、1年を乗り切れたのだと思います。

ジェンソンが山本と日本に残した大きな贈り物

――鈴鹿でＦ１に乗る話が出てきたとき、バトンに相談をしましたか？

山本：もちろん。一番相談できる相手だし、Ｆ１をよく知ってる人ですからね。技術的なことからＦ１村の話や、将来的なビジョンなど、たくさんアドバイスをもらいました。

――バトンは何と？

S.Tamura

M.Hirata





山本：絶対に乗るべきだと。必ず身になるから、やるべきだと言ってくれました。同じことを言われても、やはりジェンソンの言葉の重みは違いましたね。挑戦に向けて加速できたのは、彼が隣にいて、背中を押してくれたからです。もちろんすべての人に感謝していますが、彼と一緒にチャンピオンになれなかったら、スーパーライセンスを獲れなかった。ジェンソンに獲らせてもらったスーパーライセンスでもあるし、彼が世のなかに山本尚貴という存在を発信してくれたおかげで、トロロッソの人々も評価が高いところからはじまったと思うんです。ジェンソンが認めた選手だから、優秀なのではと思ってもらえただろうし、それもＦ１に乗る助けになったと思います。乗り終えたあとも、これからのレース人生で絶対役に立つし、よかったと言ってくれました。

——最終戦のもてぎで、バトンとの２年間の冒険が終わりました。

山本：チームやファンに感謝の言葉を述べ続けていたのが印象的でした。当たり前のことを当たり前のようにできるって、じつはそう簡単ではない。彼の良さを最後まで見せてくれたし、あらためてすごい人だなあと。日本のモータースポーツ界に多くのものを残して去っていく姿は、悔しいけど、かっこいいなあと思いました。

——バトンがいなくなって、寂しくなりませんか？

山本：寂しくないといえば嘘になります。とくに富士のＤＴＭ特別交流戦では、ひとりで戦うのってこんなに寂しいんだなあとあらためて思いました。僕ひとりで乗れて、もちろんいい部分もありましたが、タイムが出なかったときにクルマが良くないのか、それとも運転がいけないのか、ふたりだとよく分かるんです。ジェンソンも遅ければクルマだと自信を持って言えますが、僕ひとりで戦っているから、セッティングができていないのかどうか、なかなか確信を持てなくて。ジェンソンがいたら何て言うかな？　と考えましたね。きっと、彼が乗っても分からなかったと思いますが。そういうところも含めて、いいことも悪いことも共有できるパートナーがいないというのは、本当に寂しいなあと思いました。

——交流戦のレース1では3位に入り、表彰台にひとりで立ちました。

山本：あの週末もできれば彼と一緒に表彰台に立つ姿を皆さんに見せたかった。でも、気持ちのうえではふたりで戦っているつもりでした。彼がドイツで集めてくれたデータも有効に活用しましたし。たしかにあの週末は寂しかったし、これから彼と一緒に仕事をできなくなるのも寂しいけど、彼と築いた友好関係はこの先も続くと思うし、それがあるから寂しくはない。

——レースを離れたところでも、ふたりで会ったりしてましたか？

山本：じつはプライベートでは会ったことがないんです。お互い家族がいて子供が小さいので、なかなか外に行けなかった。でも、家族以外で一番多く会っていたのはジェンソンですし、ある意味、彼も家族のひとりでしたね。じつはもう、会う約束はしているんです。そして、お互いの妻と子供と一緒に、自分がもっとも信頼できるパートナーと会える日を楽しみにしています。もしかしたら、違う選手権でまた同じようにドライバー同士で仕事をする日が訪れるかもしれないですし。

——次に会ったときは、対戦相手になっている可能性もありますね。

山本：そのときは絶対に負けないですよ。バチバチに戦いたい！

——ＤＴＭとの交流戦でバトルをしたら、すごく盛り上がると思います。

山本：本当にそうですね。そういう意味でも、いろいろな可能性を秘めた交流戦でした。ジェンソンを含め、世界のレースを経験してきた選手とガチンコで戦える環境があったらぜひ戦いたい。そのときはジェンソンには負けません。もしかしたら、友好関係が崩れるかもしれませんが（笑）。

N.Mitsuhashi



18年シーズンもてぎ、37号車キーパートムスと同点で迎えた最終戦で３位表彰台を獲得して、チャンピオンを決めたレイブリックNSX-GT。レース後半にバトンが見せたドライビングもまだ記憶に新しいだろう。自分の速さを見せつつもお互いの強さを認め合ったふたりだったからこそ獲得できたタイトルだった。

message from JB

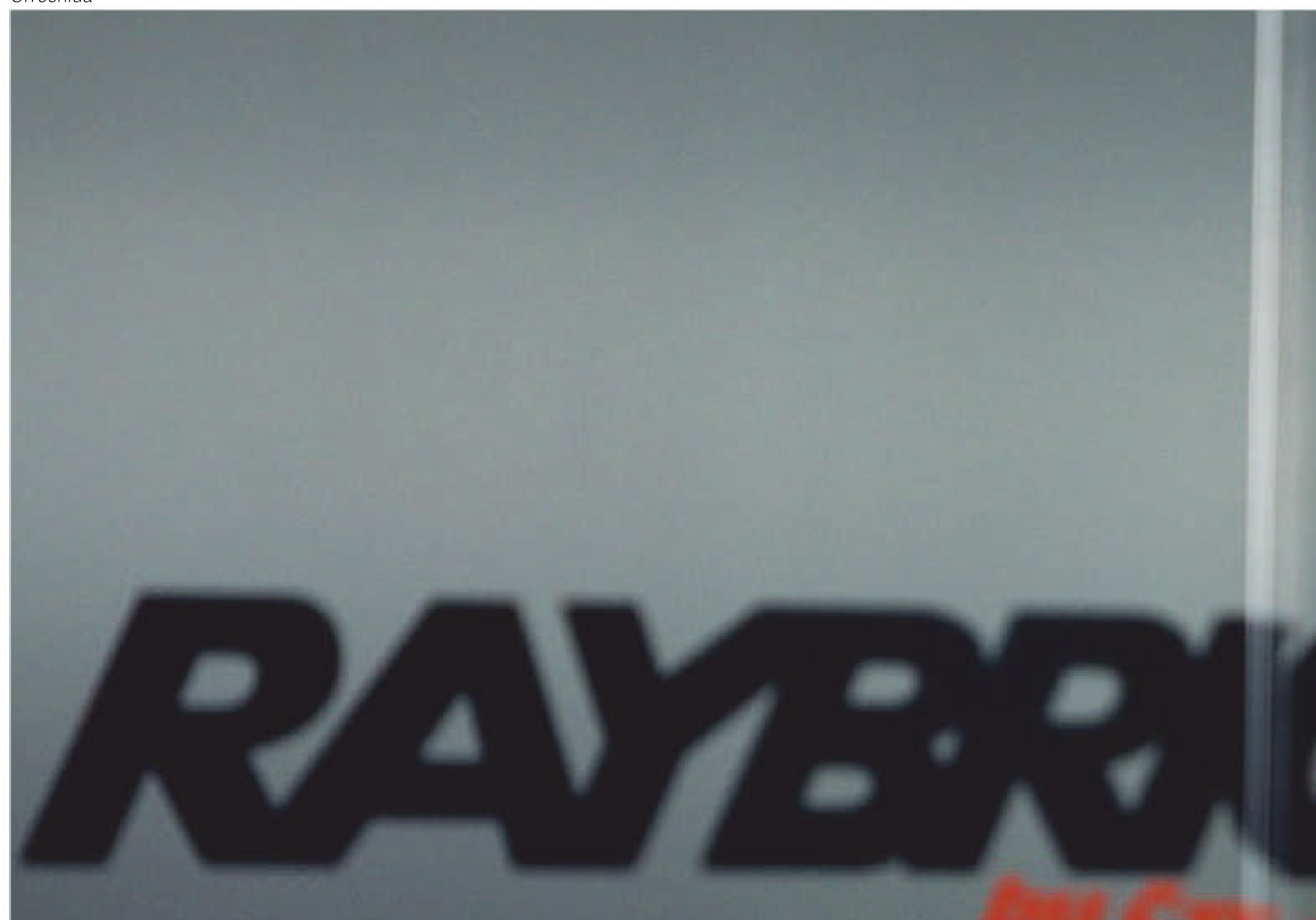


S.Yoshida

速くて、唯一で最高のチームメイト

スーパーGTでナオキとチームメイトとして２シーズンを過ごし、日本でのレース経験豊かな彼から多くのことを学んだ。レースは良いときもそうでないときもあったが、ナオキと一緒に戦うのはいつだって楽しかった。彼は本当に速いドライバーで、チームメイトとしても素晴らしかった。自分よりも速く走って欲しいと思ったチームメイトは彼が初めてだったし、とても良い関係を築くことができた。僕らのドライビングは基本的にはあまり大きく変わらなかったが、ナオキのほうが少しアグレッシブで、タイヤのピックアップを比較的すぐに取り除くことができていた。その点、自分はピックアップ問題に悩まされ続け、結局最後まで解決できなかった。レースではナオキと英語で会話をすることもあったが、それは彼がF1をドライブするときのためのトレーニングが目的だった。自分の経験をもとにアドバイスをするなど、ナオキのF1チャレンジの一助となれたことを光栄に思う。そして、鈴鹿のFP1で彼が予想どおり非常に速いタイムを刻んで本当にうれしかった。20年はナオキと一緒に走れなくなり寂しい気持ちもあるが、新しいクルマでの彼の挑戦が成功することを心から願っている。

S.Yoshida



F1挑戦に向けて加速できたのはジェンソンが隣にいてくれたおかげ

※　※　※

インタビューを終えて、なぜこの2年間で山本が人としての魅力をさらに増したのか腹落ちした。18年の開幕前、山本はバトンに対して明らかに苛立っていた。それは「スーパーGTは決して甘い世界ではないと知るはず」という、棘のある言葉からも強く感じられた。F1時代、欧州のジャーナリストから「策士」と評されることが多かったバトンもまた、山本との協働よりも自分自身の評価を高めることに力を注いでいたように思える。あのとき、ふたりの気持ちはたしかにバラバラだった。しかし、ふたりで表彰台に立ち、失敗を乗り越えていくなかで相手に対する尊敬の念が高まり、信頼関係が強固になっていった。

チームクニミツの伊与木仁チームエンジニアは「ジェンソンはすべてにおいて超一流だった。そして、彼と組んだことにより尚貴はドライバーとしても人間としても大きく成長したと思う」と述懐する。しかし、それはバトンも同様だったはずだ。ふたりで力を合わせて戦うスーパーGTというスポーツが、アスリートとしてのパフォーマンスだけでなく、彼らの人間性までも磨いたと言える。２年間でふたりが得たものは、チャンピオンという勲章以上に大きかったのではないだろうか。

S.Tamura

TAKUMA KIDS KART CHALLENGE 2019

ACADEMY REPORT



TAKUMA KIDS KART CHALLENGEとは?

レーシングカートの
本格デビューを目指す

小学生対象の
“全国トーナメント”

琢磨が東日本大震災復興支援プロジェクトとしてスタートさせた「With you Japan」。その一環として子供たちとカートを通じて触れ合うことを目的としたイベントが「TAKUMA KIDS KART CHALLENGE」。各地のカートコースで各自がタイムトライアルを行ない、成績上位者にFINALへの参加資格を付与。FINALでの成績優秀者10名が、琢磨が直接指導に当たるACADEMYに参加できる。エントリーの資格は、身長120cm以上の小学生（条件あり）。

FINALから進んだ10人を

佐藤琢磨が直接指導!

座学&実技→模擬レースを実施

Text : 松本浩明（Hiroaki Matsumoto）　Photo : With you Japan
佐藤琢磨キッズカートチャレンジ　https://www.takumakidskart.com

2019年で６年目を迎えたTAKUMA KIDS KART CHALLENGE。19年は北海道から沖縄まで24のカートコースがプロジェクトに賛同。各コースで延べ1373人が参加し、計5366回のタイムトライアルが行われた。各コースの上位者として選抜された計100名は11月の鈴鹿サーキットでの「FINAL」に進出。練習走行、タイムトライアル、模擬レースを実施して、成績優秀者10名が選抜された。

その10名が、12月１日にフェスティカサーキット栃木で実施の「ACADEMY」に参加した。ACADEMYは丸一日佐藤琢磨の直接指導を受けられるという貴重な機会で、使用するカートもレンタルカートではなく本格的な２ストロークマシンとなる。パイロンを立てたスラロームや急制動などの基礎、習熟走行や隊列を整えたローリングスタートまで琢磨が指導に当たった。

そして、最後には練習の効果測定として２回のレースが行なわれ、過去にACADEMYを制したこともある瀧口純輝くん（小６）と大阪から参加の瀬川直人くん（小４）が熱いバトルを展開。瀬川くんがトップチェッカーを受け、19年のウイナーとなった。

参加者のACADEMYにかける意気込みは、琢磨の目の前ということもあってか並々ならぬものがあり、スピンしたり、思いどおり走れずに涙を流したりする者もいた。瀬川くんは「前にもエントリーしましたが、FINALを勝ち残れませんでした。今回は絶対勝つぞという気持ちで走りました。勝つことができてうれしいです」と、リベンジ成功に笑顔があふれていた。

琢磨は「今日一日でみんながどんどん速くなっていくのが分かりましたし、レースはプロ顔負けの白熱したものでした。うまくできたりできなかったり、いろいろあったと思いますが、今日学んだことは決して無駄にはならないし、カートでもほかのことでもチャレンジする気持ちを忘れずに頑張ってください！」と締め、19年のKIDS KART CHALLENGEも幕を閉じた。



▼ 琢磨からの訓示、座学、コースでの実車を使った練習やレクチャーを経て、模擬レースへ。瀧口くん（10号車）と瀬川くん（２号車）がトップを競り合った末、瀬川くんが先頭でチェッカーを受けた。



積年の想いも。
あの瞬間の、闘争心も。

auto sport 臨時増刊

2019-2020スーパーGT 公式ガイドブック総集編

好評発売中! 1200円+税

WAKO'S 4CR LC500 撮り下ろしギャラリー
[対談] 大嶋和也 × 山下健太
ワークスマシン開発総括 2017~2019
GT500 / GT300 シーズン多角検証
GT500ドライバー30人の「隠れたグッジョブ」
ウラカン"Evo"解剖
[戦績&レビュー]全44台完全データFile
2020年のGTはこう変わる etc.

特別付録 A1サイズ特大ポスター

お求めは こちらから (送料無料!)



お求め方法
お買い求めは、お近くの書店または下記まで
■パソコンから
https://www.sun-a.com
■お電話で
03-5357-8802
受注センター（平日10:00～17:30）

支払い方法・送料について
ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料
■クレジットカード払いの場合
手数料:無料／送料:一回200円
■代金引換払いの場合
手数料:300円／送料:一回200円



株式会社三栄 販売部
〒160-8461
東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL:03-6897-4611（平日10:00～17:30）

GT500

チームルマン撤退につきセルモが参戦台数を増加

GT500は2台、SFは3台の“強力体制”へ

Text : 平野隆治（Ryuji Hirano）

スーパーGT GT500クラスにLEXUS TEAM ZENT CERUMOとして参戦するチーム・セルモ、そしてスーパーフォーミュラにJMS P.MU/CERUMO・INGINGとして参戦するインギング・モータースポーツが12月18日に声明を出し、2020年の参戦体制拡充について発表。スーパーGT、スーパーフォーミュラともに１台ずつマシンが増えることを明らかにした。

2019年はGT500クラスにLEXUS TEAM ZENT CERUMOとして参戦していたセルモは、20年からGT500クラスに２台体制で参戦することに。すでに本誌などで報じていたとおり、19年のチャンピオンチームであるTEAM LEMANSがGT500での活動を終え、その空席をセルモが埋めることとなった。

一方、セルモ／インギングとして参戦したスーパーフォーミュラでは３台体制を敷くことになった。国内トップフォーミュラでの１チーム３台体制は、09年のインパル以来となる。

セルモとインギングの卜部治久代表は「現在人員の補充、設備の拡張を図り参戦体制の強化をすすめており、20年シーズンにはチームスタッフ一同が一丸となって、シリーズチャンピオン奪還を目指して戦っていく所存でございます」とした。

TOYOTA



2019年のドライバータイトルを獲得しながらGT500から去るチームルマン。KCMGがその穴を埋める可能性も報じてきたが、実際に任を受けたのはセルモであった。

TOYOTA



2019年のSFではチームランキング７位に甘んじたセルモだが、３台体制となる20年はデータ量の多さを活かして一気に復調する？

INDYCAR

北米で日×米タッグチームが結成

驚速パロウが“夢”叶える 2020年はインディカー参戦へ

Text : 平野隆治（Ryuji Hirano）

M.Kamio



2019年のGT最終戦もてぎでポールポジションを獲得したパロウ。SFでも常に速さを見せてきたが、インディカー参戦決定により、来季のSF参戦の線は残念ながらなくなりそうだ。

12月19日、インディカー・シリーズに参戦するデイル・コイン・レーシングと、2019年にスーパーGT GT300クラスに参戦したチームゴウがプレスリリースを発行。20年の同シリーズに『デイル・コイン・レーシング・ウィズ・チームゴウ』として参戦すると発表した。ドライバーには、19年にチームゴウからGT300クラスに参戦したアレックス・パロウを起用する。

19年に国内トップカテゴリーであるスーパーフォーミュラなどで輝く速さをみせたパロウが、自身の“夢”のひとつでもあったインディカーに挑戦することが正式に発表された。所属することになったのは、インディカーの強豪チームのひとつであるデイル・コイン。パロウはすでに同チームからテストに参加した経験があり、その際にチームに対し印象的な速さを見せていた。

しかも、今回パロウとともにインディカーに挑むのは、日本の誇る名門プライベーターのチームゴウだ。1996年に全日本GT選手権でチャンピオンを獲得した後、ル・マン24時間に挑戦。2004年には荒聖治、トム・クリステンセン、リナルド・カペッロを擁しアウディR8 LMSで優勝を飾った実績を持つが、ル・マンと同様世界三大レースのひとつであるインディ500に挑戦することになった。じつはチームゴウを率いる郷和道代表は、デイル・コインとは“旧知の関係”だという。今回、ミドオハイオでのテストで速さを見せていたパロウ、そしてチームゴウ、デイル・コインというファクターが重なりあってのコラボレーション実現と言えそうだ。

そして、今回の参戦決定のプレスリリースのなかには「GTカーレースを主戦場としてグローバルにレース活動を展開してきた実績を誇るチームゴウモータースポーツは、2019年に長い休息を破りスーパーGTでレースに復帰を果たしましたが、2020年はよりレースの本質を追及し、さらなるチャレンジを果たすため」とインディカー挑戦の理由が記されている。

19年シーズン後半戦から速さを増してきていたGT300クラスでのMcLaren 720Sの活動がどうなるのかは今回のプレスリリース内では明記されていないが、20年はGT300からインディカーへ“活動の場を移す”ことを示唆しているのかもしれない。

WEC

ヤマケン、初のTS050 HYBRIDで44周を走破

「無線に答える余裕もない」からの新人勢トップ

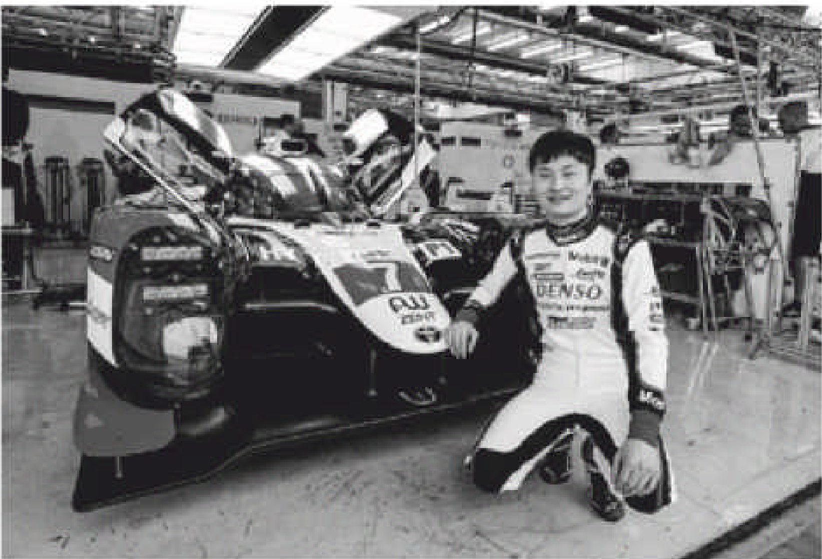
Text：autosport web

WEC恒例のルーキーテストが12月15日、シーズン第４戦開催直後のバーレーン・インターナショナル・サーキットで行なわれ、TOYOTA GAZOO Racingの７号車TOYOTA TS050 HYBRIDを初ドライブした山下健太が総合２番手／新人勢最速タイムをマークした。総合トップタイムは同車のレギュラードライバーである小林可夢偉が記録している。

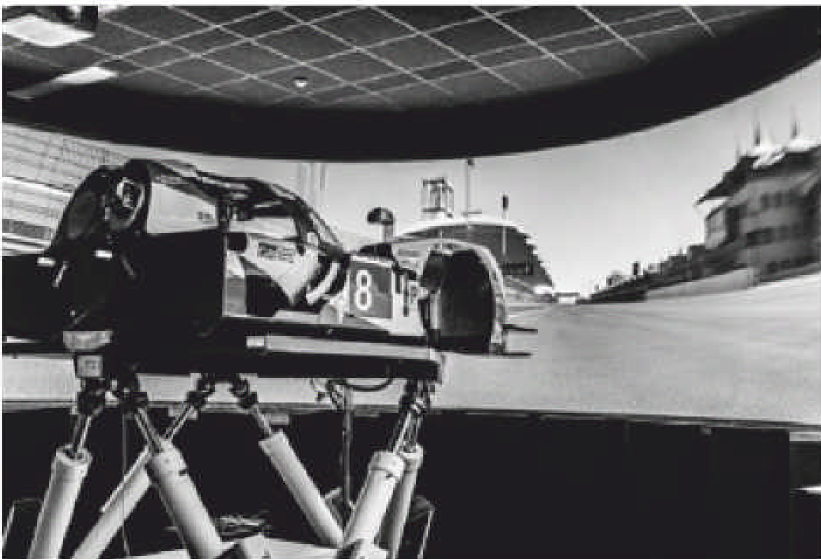
WECの公式イベントであるルーキーテストは、世界でもっとも優れたレベルの若手ドライバーにスポーツカーでの走行を経験させることを目的に、例年、暮れのバーレーンで実施されているもの。

前途有望なルーキーのひとりである山下は、シリーズがノミネートしたドライバーであるニック・デ・フリースと、チームのリザーブドライバーを務めるトーマス・ローランとともにトヨタ・モータースポーツGmbH（TMG）を訪れ、事前にシート合わせとシミュレータ訓練を受けてこの日を迎えた。

15日のテストは午前と午後の２セッションが設けられた。午前中は２度にわたって豪雨がサーキットを襲うという難しいコンディションとなった。そんななか、１分44秒867のトップタイムをマークしたのは１号車レベリオンR13・ギブソンをドライブしたノーマン・ナト。総合２番手には７号車トヨタをドライブする可夢偉が続いた。


TOYOTA

TS050 HYBRIDでの初走行を完了した山下。ハイパーカーのドライバーとして活躍する日も近そうだ。


TOYOTA

テストに先駆けシミュレータでのトレーニングも実施。シミュレータではWECに必要な英語力も鍛えられるそう。

午後のセッションはダンプ路面で行なわれたが、こちらは天候が安定したことも手伝い、午前中に走行を見合わせた多くのドライバーがコースに出てタイムを記録。山下はこの状況下で34周をラップ。可夢偉が記録した１分43秒264から0.811秒差、ルーキードライバー最速タイムとなる１分44秒075をマークしてみせた。

午前と午後あわせて44周を走った山下はテスト後「TS050 HYBRIDに乗る機会を与えていただいて本当に感謝しています」とコメント。

「まずはステアリング上のスイッチが沢山あり、指示どおりに操作するのに精一杯で、チームラジオに返答する余裕もなく大変でした。そこに慣れるとある程度走れるようになり、新品タイヤも２セット使わせてもらい、ラップタイムも向上していきました。でも、まだ覚えなければならないことが多く経験が必要です。今後も機会があれば乗りたいです」

WEC

トヨタ、ポールは逃すも勝利は譲らず

スタート直後に決着 トヨタ7号車が独走勝利

Text：autosport web

12月14日、バーレーンでWEC第４戦バーレーン８時間レースの決勝が行なわれ、TOYOTA GAZOO Racingの７号車TOYOTA TS050 HYBRID（マイク・コンウェイ／小林可夢偉／ホセ・マリア・ロペス組）が総合優勝。僚友の８号車（セバスチャン・ブエミ／中嶋一貴／ブレンドン・ハートレー組）が２位となり、2019/20年シーズン３度目のワン・ツー・フィニッシュを飾った。

今シーズンから最高峰クラスに導入された“サクセス・ハンディキャップ”によって、パフォーマンスが抑制されているトヨタ。今大会では、ランキング首位の８号車は１周あたり最大2.72秒、７号車は同2.51秒のハンデを背負った。

トヨタはセカンドロウからの発進となったが、スタート直後に発生したLMP1ノンハイブリッド車同士のアクシデントにより、７号車がトップに浮上。８号車は混乱を避けるためにコースを外れ、復帰の際に他車と接触してマシンフロント部にダメージを負ったことで、最初のピットストップでフロントカウルを交換する必要に迫られたために４番手まで後退したが、43周目には３番手までポジションを挽回する。

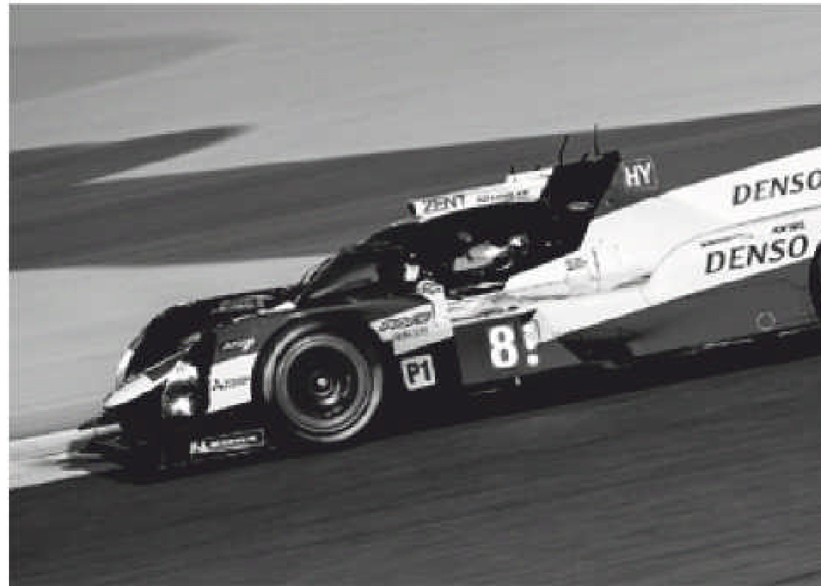
そして、スタートから２時間半が経過しようかというころに、２番手を走行中だったレベリオン・レーシングの１号車レベリオンR13・ギブソン（ブルーノ・セナ／グスタボ・メネゼス／ノーマン・ナト）にマシントラブルが発生。約７分間のピット作業を強いられることで８号車が２番手へと浮上。７号車は８号車に対し１周の差をつけていたものの、そのままワン・ツー体制でチェッカーを受けた。

なお、３位には１号車レベリオンが入っている。

TOYOTA



第４戦で７号車の３名がランキングトップに浮上。可夢偉は「まだシーズンは長いですが、今日の結果は本当にうれしいですし、この勢いを維持していきたい」とコメント。一方の一貴は「８号車にとっては最高の結果ではありませんが、チームとして最高の結果を得ることができました」と、チームのワン・ツーを喜んだ。



TOYOTA

WRC

「自分がどこまで成長できるか本当に楽しみ」

貴元がヤリスWRCで復活の日本戦含む8戦に出場へ

Text : autosport web



TOYOTA

現在26歳の勝田は、WRC以外でもフィンランドラリー選手権や、2019年11月に行なわれたセントラルラリー愛知・岐阜2019でもヤリスWRCをドライブし、自身の目標に向けて着実に経験を積んでいる。

TOYOTA GAZOO Racingは、若手ラリードライバー育成プログラム『TOYOTA GAZOO Racingラリーチャレンジプログラム』の2020年活動概要を発表し、勝田貴元がラリー・ジャパンを含む2020年WRCの合計８戦でトヨタ・ヤリスWRCを駆ることを明らかにした。

WRCの最上位クラスへ参戦するべく、トミ・マキネン・レーシングのもとでラリーでの経験を積んでいる貴元。19年はラリー・チリのWRC2でクラス優勝を飾ったほか、ラリー・ドイチェランド、ラリー・スペインではヤリスWRCをドライブして、最上位クラスデビューを果たした。

迎える2020年シーズンに向けて、トヨタは貴元が「WRCレギュラードライバーとなるため、さらなるマイルストーン」を設定。全14戦で構成される20年シーズンのうち、貴元はヨーロッパラウンド７戦と、ラリー・ジャパンをあわせた計８戦で最上位クラスに出場する。コ・ドライバーは引き続き、ダニエル・バリットが務める。

日本人WRCレギュラードライバーに向けて、確実にステップアップしている貴元は、実りの多かった19年シーズンと20年シーズンへの展望についてリリースで次のように語っている。

「まずこの素晴らしい機会をつくってくださったみなさまに感謝の気持ちをお伝えしたいです。20年は新たな挑戦になります。今年参戦したラリー１戦１戦すべてがとてもいい経験になりました。なかでもWRCトップカテゴリーに参戦できたことはとても大きなステップになりました。今年ヤリスWRCで参戦したラリーからの学びは多く、トップを目指すためにはドライビング技術やペースノートのレベルを上げることが必要だということが分かりました。来シーズン（20年）、自分がどこまで成長できるか本当に楽しみです。年間とおしていい走りをお見せできるよう頑張ります。シーズンの幕開けに向けて本当に気持ちが高まっています」

貴元の20年シーズン初戦は１月23～26日に行なわれる開幕戦モンテカルロ。その後第２戦ラリー・スウェーデン、第６戦ラリー・ポルトガル、第７戦ラリー・イタリア、第９戦ラリー・フィンランド、第12戦ラリー・ドイチェランド、第13戦ラリー・グレートブリテン、そして最終第14戦ラリー・ジャパンに出場する。

WTCR

四つ巴の王座争いをミケリスが制す

Text : autosport web

WTCRは12月13～15日、マレーシアのマレーシアのセパン・インターナショナル・サーキットで2019年シーズン最終ラウンドを開催。ポイントリーダーとして臨んだノルベルト・ミケリス（ヒュンダイi30 N TCR）がシリーズチャンピオンに輝いた。

最終戦にはミケリスのほか、エステバン・グエリエリ（ホンダ・シビック・タイプR TCR）、イバン・ミューラー（Lynk＆Co 03 TCR）、テッド・ビョーク（Lynk＆Co 03 TCR）の４名がタイトルの可能性を残していたが、ミケリスが予選からライバルを圧倒。レース２ではグエリエリが勝利するも、レース１でポール・トゥ・ウインを決めるなどセパンでの３レースすべてで得点したミケリスが、タイトルを手中に収めた。

なお、WTCRとしてのシリーズ開催初年度となった2018年シーズンは、僚友のガブリエル・タルキーニがチャンピオンに輝いており、ヒュンダイとしては２年連続の栄冠を手にしている。



WTCR



WTCR

チームタイトルはシアン・レーシングLynk＆Coが獲得（上）。Lynk＆Co 03 TCRはかつてWTCCなどでボルボのワークスチームとして活躍したシアン・レーシングにより開発された。Lynk＆Co勢は２チーム、４台体制で参戦。テッド・ビョークとイヴァン・ミュラーという元世界王者ふたりを擁するシアン・レーシングLynk＆Coが王座についたが、03 TCR勢はシーズンをとおして非常に高い競争力を発揮した。

WRC

WRCのタイヤサプライヤーが決定 ピレリが2021年から4年契約

Text : autosport web

FIAは2021年からのWRC単独タイヤサプライヤーとして、ピレリを選定したと発表。ピレリはF1にもタイヤを供給しており、サーキットレースとラリーの最高峰カテゴリーでタイヤサプライヤーを務めることになる。

WRCでは22年からハイブリッドシステムを含む新車両規定が導入される予定で、それに先駆けて21年から“タイヤ開発の激化”を防ぐべくコントロールタイヤを導入することが決定されていた。また、今回の契約は21～24年までの４年間で、WRC最上位クラスのほか、WRC2、WRC3にもタイヤを供給する。

ピレリは1973年からラリー競技に参入。2008～10年の間には単独タイヤサプライヤーとしてWRCにタイヤを供給していた。



Pirelli

ピレリはWRCで通算181勝、25のシリーズタイトル獲得に貢献。2018年からはWRC2へタイヤを供給しているほか、ジュニアWRCではすでに単独供給を始めている。

ホンダの13年ぶりの
優勝を支えた名著とは

思考の本棚

山本雅史 F1 MD（マネージングディレクター）

2015年からF1に戻ってきたホンダ
しかし待ち受けていたのは過酷な現実だった
4年にわたり未勝利が続き
その間にトップもパートナーも変わっていった
そんな“冬の時代”を終わらせ、13年ぶりの
勝利の立役者となった山本F1 MD
立ちはだかる壁をぶち壊す原動力となったのは
読み続けてきた『名著』だった

Text：尾張正博（Masahiro Owari）
Photo：LAT Photographic／Red Bull／HONDA

優秀な経営者には愛読家が多い。これは経営のセンスを磨くのに、読書は最強の思考装置になると言われているからだ。どの本にも著者固有の因果論理が埋め込まれており、それぞれの文脈から多様な因果論理を学ぶことで「こうすれば、こうなる」「こういうときにはこうすべき」という、生きていく上で必要な引き出しを増やすことができ、その引き出しの多さが人間としての豊かさを成長させる。

２０１９年に13年ぶりのＦ１優勝を飾ったホンダで、マネージングディレ



LAT



クターを務めている山本雅史も読書家のひとりだ。その山本MDがホンダに入社して以降読み続けているのが『TOP・TALKS・先見の知恵』だ。これはホンダが1983年に創立35年を記念して出版し、全社員に配布されたもの。創業者である本田宗一郎、藤沢武夫副社長、そして二代目社長の河島喜好が、35年にわたって社内向けに書いたもの、発言した言々句々をまとめた書だ。そのなかで山本MDが大切にしているのが、第1章の『三つの喜び』だ。

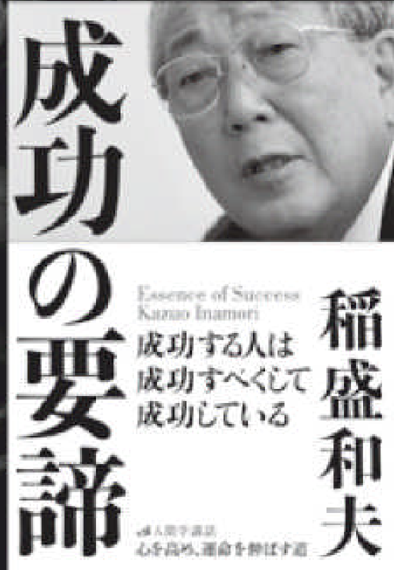
「会議や研修会などで、いろんな部署の人間とミーティングすると、往々にして結論が見えない状況に陥る。そんなとき思い出すのが、この『三つの喜び』。三つの喜びとは、作って喜び、売って喜び、買って喜ぶことを指します。そのなかで重要なのが、最後の買って喜ぶ。最初のふたつはメーカーとディーラーの喜びですが、製品の価値を決定するのはそれを買った人。お客さんに喜んでもらってはじめて、製品の価値が上がると宗一郎さんは説いています。これはモータースポーツも同じ。もちろん、F1はホンダのDNAですから、われわれホンダの社員にとって、F1に参戦するということはとても高いモチベーションになっています。しかし、それ以上に大切なことはわれわれが参戦し、活躍する姿を見て、お客さんであるファンの皆さんに感動してもらえるかどうかです。そうなってはじめて、ホンダのF1参戦が意味のあるものとなる。もちろん、F1に参戦する動機としては、研究所のエン

Red Bull

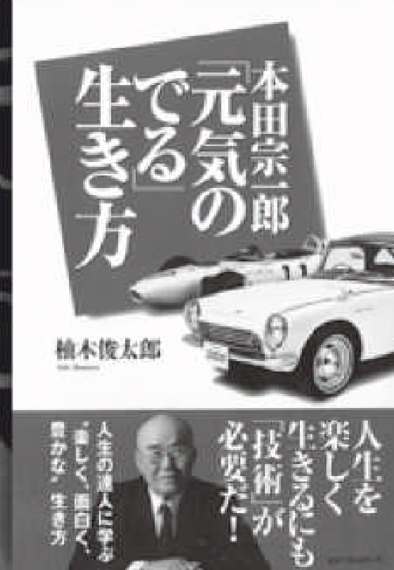
思考の本棚

山本雅史 F1MD

TOP・TALKS-先見の知恵
【本田技研工業】



成功の要諦
【稲盛和夫／致知出版】



本田宗一郎
「元気の出る」生き方
【柚木俊太郎／KKベストセラーズ】



夢のゴルフコースへ
【伊集院静／Gakken】

マネージメントが判断を誤れば プロジェクトは成功しない

山本雅史 Masashi Yamamoto

1982年に本田技研研究所に入社し、和光研究所デザイン室でデザインモデル開発に携わる。2011年より栃木研究所技術広報室長に就任、16年よりモータースポーツ部部長職に就きトロロッソ、レッドブルとのパートナー契約をまとめた。今シーズンよりF1MDとなる。元全日本カート選手権ドライバーでレーシングカートを得意とする。

Red Bull



Red Bull

ジニアたちの技術への挑戦であったり、ホンダという企業のブランディング戦略があるのは当然ですが、その価値を最後に決めるのはお客様。だから、ホンダのF1活動で何か壁にぶち当たったときは、つねにこの三つの喜びを思い出すようにしています」

掛け算という発想

かつてホンダはF1で年間16戦15勝という史上最高勝率でシーズンを席巻したほどの無敵ぶりを誇っていた。しかし、2000年からの第三期と15年に復帰して以降はなかなか勝てない日々が続いた。以前と何が違うのか？ その問いを解く鍵を山本MDは、愛読書に見出した。それは京セラ、KDDIを創業し、日本航空を再建した稲盛和夫の著書だ。いくつもの稲盛本を読み、共感した山本MD。そのなかで最も強く共感した言葉が『成功へ導く方程式＝能力×熱意×考え方』というものだった。

「ポイントは、足し算ではなく掛け算だというところ。いくら能力がある人間が集まり、その集団にやる気が満ちあふれていても、最後の考え方が間違っていると、結果はゼロになることもあるということです」

ホンダの研究所にいるエンジニアたちは80年代もいまも変わらず優秀な人たちばかりだ。さらに『F1はホンダのDNA』というように、情熱はいまも衰えていない。それでも勝てなくなってしまったのは、最後の考え方に問題があったのではないかという。

「15年にF1に復帰したわれわれがマクラーレンと組んだ3年間でうまくいかなかったのも、そういう面があったかもしれない。ホンダはマクラーレンをリスペクトし、マクラーレンもホンダをリスペクトしていた。でも、逆にそれがお互いの距離が縮まらない遠因となってしまった」

auto sportがオススメする『この一冊』



新ハイスピード・ドライビング
【ポール・フレール／二玄社】

元F1ドライバーで技術系自動車ジャーナリストでもあるフレール氏による実践的なドライビング理論をまとめた一冊。レーシングドライバーのバイブル的な本として名高いが、運転技術の向上を目指すすべてのドライバーに読んでほしい。



ピラニア・クラブ F1マネーに食らいつけ
【ティモシー・コリングズ著／熊倉重春訳／二玄社】

華やかなF1世界の裏側で繰り広げられる弱肉強食の"パワーゲーム"。そのゲームに参加するのは、巨額の資金を動かすビジネスマン――有力チームのオーナーやグランプリの興行者だ。『ピラニア・クラブ』と名づけられた彼らの実態を追う。

17年、ホンダはコンセプトを一新したパワーユニットを投入した。すると信頼面に亀裂が生じ始め、マクラーレンはホンダに関係解消を迫った。それは17年シーズンを戦うアプローチが、マクラーレンとホンダで異なっていたことを示していた。

能力のある優秀な社員がいて、彼らがいくら情熱を持って仕事に取り組んでも、このプロジェクトをだれと一緒に行なうかというマネージメント側が判断（考え方）を誤れば、プロジェクトが成功しないのは当然だった。マクラーレンでの失敗を糧に、18年からパートナーを組んだトロロッソ、そして19年からのパートナーであるレッドブルとは、この距離感を大切にしたと山本MDは語る。そして、この考え方はゴルフにも通ずるものがあるという。そんな山本MDは、こんなエピソードを披露してくれた。

「都内のあるレストランに友だちふたりで行ったときのこと。私はアメリカの駐在を終えて帰ってきたばっかりだったから、アメリカでのゴルフ生活のエピソードも交えて熱くゴルフ談義を交わしました。私たちが帰ろうとしたとき、お店のスタッフから『あちらに座っている伊集院さんからです』と本を渡されました。じつは店内に作家の伊集院静さんがいて、私たちの話を聞いていたようなんです」

その本とは、世界の名コースを巡るゴルフ旅エッセイの『夢のゴルフコース』だった。愛読家でゴルフも愛する山本MDにとって、それは最高のプレゼントだった。

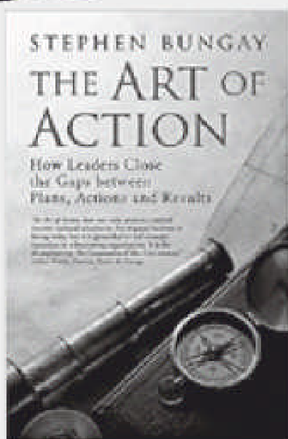
F1関係者の愛読書

山本氏以外にも、F1界には愛読家が多い。たとえば、ダニエル・リカルドは、かつてツール・ド・フランスで活躍したランス・アームストロングの自伝『ただマイヨ・ジョーヌのためでなく（邦題）』を忘れられない一冊に挙げる。またメルセデスのトト・ウォルフ代表が愛読する『The Art of Action』は「戦争に関するものだが、F1の戦略にも大いに役立っている」という。アルファロメオでチーフレースエンジニアを務めるシェビー・プジョラーが推す『Race Car Vehicle Dynamics』は、F1のエンジニアで知らない者がいないというほどの名著だ。

レーシング・ポイントでエンジニアを務めている松崎淳は、学生時代に本田宗一郎の『俺の考え』を読んで強烈なインパクトを受け、世界で活躍するエンジニアになる道を目指したと言う。「その分野で頂点をきわめた人が書いた本を読むと、いい刺激になる」と、本田宗一郎以外にもリチャード・ファインマン（量子電磁力学の発展に大きく寄与してノーベル物理学賞を受賞）や湯川秀樹（日本人で初めてノーベル物理学賞を受賞）の本を学生時代に読んだと話す。

マクラーレンでチーフレースエンジニアを務める今井弘は「モータースポーツの楽しさを思い出させてくれた一冊」と1986年のレーシング・オンのプレ創刊号を愛読している。またトラブルによって制御不能の状態に陥った宇宙船で無事帰還を果たしたノンフィクション『アポロ13号』も今井にとって忘れられない一冊。「遭遇する困難な状況にどのように対処して、与えられたミッションを遂行していくかというのは、F1も同じで参考になります。いまでも半年に1回は読み返しています」。これ以外にも今井は難解なSF小説を書くことで有名なルーディ・ラッカーや沢木耕太郎の『深夜特急』を挙げる筋金入りの愛読家だった！

Toto Wolf



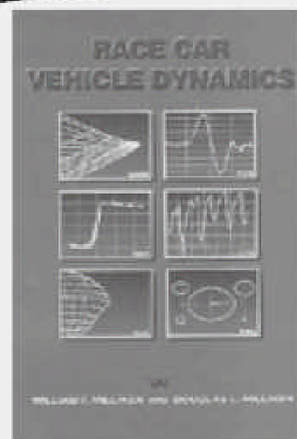
The Art of Action
【Stephen Bungay】

Jun Matsuzaki



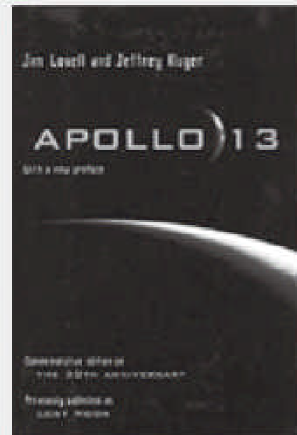
俺の考え
【本田宗一郎／新潮文庫刊】

All Engineers



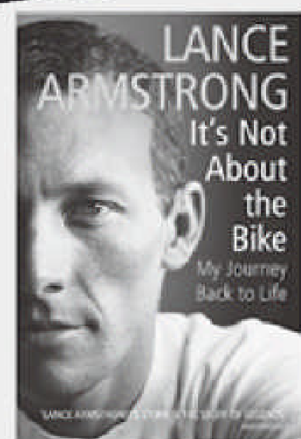
Race Car Vehicle Dynamics
【Douglas L. Milliken】

Hiroshi Imai



アポロ13号
【James Lovell】

Daniel Riccardo



ただマイヨ・ジョーヌのためでなく
【Lance Armstrong】



エンジニアが明かす F1の世界
【小松礼雄／東邦出版】
「『F1やモータースポーツとは、こういうものですよ』と知ってもらえれば、もっと楽しくF1を見てもらえるんじゃないか」。そんな小松礼雄エンジニアの思いが伝わってくる。また小松がたどったF1エンジニアまでの道のりもつづられる。



知られざる キミ・ライコネン
【カリ・ホタカイネン／五十嵐 淳監修・翻訳／三栄書房】
2019年現在、F1最年長ドライバーでありながらパフォーマンス＆キャラクターともに注目を集め続けるライコネン。本人が初めて語った自らの半生をまとめた貴重な一冊。公認ブックであるため幼少期やプライベートの写真も充実。



クラッシュ 絶望を希望に変える瞬間
【太田哲也／幻冬舎文庫】
1998年、レース中の多重クラッシュ事故に巻き込まれ瀕死の重傷を負ったレーシングドライバー、太田哲也。痛み、恨み、怒り、そんな絶望の淵からはい上がり人生の意味を問い続ける戦いの軌跡をつづったノンフィクション。

as流 ピリ辛 市販車インプレ

ベースマシン一刀両断!!

不定期連載 Vol.21

HONDA NSX

“らしさ”は何処へ? コンセプトが迷子なスーパースポーツ

日本を代表する名車NSXの再登場したのは2016年
年々改良が加えられ、19年モデルはいい出来のようだが
そもそもクルマとしてのコンセプトには疑問が残る

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：HONDA

初代ホンダNSXは、スーパースポーツを日常に持ち込んだ画期的なクルマだった。1980年代のスーパースポーツは手作り品で精度が低く、左右でホイールベースが数十㎜も違うなんてことは普通で、ブレーキを踏めば曲がろうとするし、ステアリングフィールも当然左右で異なった。

だが、NSXの登場がキッカケとなり、スーパースポーツは日常的に使えるクルマへと変身した。あらゆる面で“過剰性の権化”と思えるランボルギーニですら、いまや日常性を持ち合わせている。ユーノス・ロードスターはある種のリバイバルに過ぎなかったが、NSXは革命だったのである。

現行NSXは2016年に発売された。エンジンは新開発のV6ツインターボで、車両中央部に縦置きされる。さらに、フロントに左右独立した2モーター、エンジン側に1モーターを配置した4WDハイブリッドシステムを搭載。エンジン側は現行フィットのスポーツハイブリッドと基本構成は同じで、DCTにモーターを組み込んだものだが、フロント側には左右のトルクを調整し旋回性能を向上させるギミックを持つ。とはいえ、ハイブリッドのスポーツカーとして無難な構成だ。堅実だが、面白みもない。これが新型アウディR8のパワートレーンだと言われても、違和感はない。

現行NSXはリファインが続けられており、19年モデルからフィーリングが大きく変わっている。これは開発がアメリカから日本へと移転したためだ。おそらく、ブッシュを全面的に見直したのだろう。パワートレーンのブレも抑えられ、気にならないレベルになったほか、接地感が大幅に向上した。小さなギャップを越える際にもタイヤはしっかりと路面を捉えようとする。その影響もあって、乗り心地は硬さを感じるようになり、エンジンの振動も伝わりやすくなった。だが、フラット感が向上しているので、乗り心地としては19年モデルがベターだ。

パワートレーンのフィーリングはドライブモードの切り換えによって、ハ



S.Okamura



HONDA

新規定が導入された2014年にスーパーGTではNSXの名前が復活。当時はNSX CONCEPT-GTとして参戦していたが、市販車の発売に合わせて16年からは外観も変わったNSX-GTが投入された。14年からGT500クラス唯一のミッドシップ車両として戦い続け、18年にはRAYBRIG NSX-GTがタイトルを獲得。20年からはClass1規定がGT500クラスに導入されることもあり、他のマシンと同じくFRにレイアウトが変更されるが、見た目の変化は最小限にとどまっている。

S.Okamura



ハイブリッドスーパースポーツとして生まれ変わったNSX。パワートレーン全体での総出力は581PSというスペックだが、V6ツインターボエンジン単体でも507PSを発生。ハイブリッド車ということもあり、燃費は10.6km/ℓとそこそこの数字がカタログには記載されている。車両本体価格はで2200万円（税抜）から。



S.Okamura



S.Okamura

イブリッド車らしいモーター主導の「スポーツ」から、モーターブースト付高性能エンジンの「スポーツ＋」へと、明確に切り替わる。ただし、モーターが介入していることもあり、シビック・タイプRのようなパワーと鋭さは持ち合わせていない。

Ｖ６ターボエンジンそのものはパワフルだ。ターボのトルクではなく、あくまで回転を上げて加速させていく。ハイブリッドカーなのでアイドリングも１１００ｒｐｍほどと高めで、立ち上がりのレスポンスに優れる。９速ＤＣＴは、もはやギヤを選択するという意識では操作できず、「いまより２速落とす」といった感覚になる。

アルミボディなのに１８００kgという、悪い冗談かと思うほどの重さにもかかわらず、ＮＳＸは軽快に走る。だからといって、その重さは許容したくない。ハイブリッドシステムを下ろした１４００kg（推定）のＮＳＸ・Ｒを待ち望んでいる人も多いと思う。また、これなら価格も安くなるかもしれない。

だが、ＮＳＸ最大の不満点は重量ではなく外観だ。評価できるのはリヤウイングをつけずに空力を成立させたことくらい。日本的な繊細さに欠けるうえに、オリジナリティも薄い。初代ＮＳＸは、戦闘機のＦ・16ファイティング・ファルコンをオマージュしたキャノピーデザインで、独自性が高かった。アキュラらしい矢尻のディテールはあるが、それはアキュラのアイコンであって、ＮＳＸの個性ではない。

結局「ハイブリッドスポーツを作った」という事実以外、何も生み出せていない。ＮＳＸがどんな価値を世界にアピールしたいのか？ クルマを設計する前に、まずＮＳＸを構築するべきだった。現行モデルに対して最初に感じたのは、これはＮＳＸ＝新時代のスポーツカーなのか？ という疑問で、それはいまだに解けない。

ホンダ NSX 主要諸元

車体	
車名・型式	5AA-NC1
全長／全幅／全高	4490／1940／1215 mm
ホイールベース	2630 mm
トレッド 前／後	1655／1615 mm
最低地上高	110 mm
車両重量	1800 kg
乗車定員	2名
駆動方式	4WD（SPORT HYBRID SH-AWD）
トランスミッション	9速オートマチック＋パドルシフト
ステアリング	ラック・ピニオン式（電動パワーステアリング仕様）
サスペンション 前／後	ダブルウイッシュボーン ／ウィッシュボーン
ブレーキ 前／後	油圧式ベンチレーテッドディスク／油圧式ベンチレーテッドディスク
タイヤサイズ 前／後	245/35ZR19／305/30ZR20
パワートレーン	
原動機型式	JNC-H2-H3-H3
エンジン形式	水冷V型6気筒＋ハイブリッド
エンジン排気量	3492 cc
エンジン内径／行程	91.0／89.5 mm
圧縮比	10.0
システム最高出力	427kW（581PS）
システム最大トルク	646N・m（65.9kgf・m）
使用燃料	無鉛プレミアムガソリン
タンク容量	59ℓ
燃料消費率	10.6 km/ℓ

F1 海外ジャーナリスト通信 DEEP NETWORK vol.199

Translation：五十嵐 淳（Jun Igarashi）
Photo：XPB

ヘイキ・クルタ ● Heikki Kulta
Nationality：FINLAND

2019年シーズンを"過去のもの"とするフライングフィン

繰り返される「1シーズン・1マシン」

アブダビでのテストを持って、2019年のシーズンも完全に終了
すでに2020年型マシンの開発も佳境に入ったこともあり
いいシーズンを過ごした選手もそうでない選手も、すでに頭の切り替えは完了しているようだ

2019年型マシン最後の走行は最終戦アブダビGPではなく、その後に実施されたタイヤテストであった。どのチームもすでに20年に向けた活動を始めていたため、愛機との別れを惜しむ様子は見せることはない。

メルセデスW10で5度のポールポジション、4度の優勝をマークしたバルテリ・ボッタスも、キャリア最高のシーズンをともにしたマシンに特別な感情は抱いていないようだ。

「このクルマで過去最高の成績を収めることができたのはたしかだ。でも、20年のマシンはすぐにこれを上回るさ。その意味でもこのマシンとの別れを惜しむことはないよ」

チームとしては19年に6年連続でダブルタイトル獲得を果たしたが、喜んでばかりはいられない。一部のサーキットではフェラーリなどのライバルに遅れを取ることもあった。

「19年の僕らはメカグリップとエアログリップの両方が非常に優れていたと思う。それにモナコの低速コーナーなどで以前から抱えていた諸問題も解消できた。弱点はストレートでの加速だ。それを解決するためには、エンジンパワーを増やすか、ドラッグを減らすかだ。一丸となってこの問題を解決すれば、20年の開幕戦にはさらに強いチームになっているはずだ」

だが、ボッタス個人の成績は上向いた一方で、悔やんでも悔みきれないこともあるようだ。

「ふたつほど酷いミスをした。ポールポジションを獲ったスペインGPでのスタートミスと、ドイツGPでのコースアウト。両方ともポイントの面で大損だったよ」と後悔を口にした。

20年がメルセデスでの4シーズン目となるボッタス。チーム代表のトト・ウォルフは21年以降についてボッタスを無意味に待たせないとしたが、30歳のフィンランド人ドライバーは契約にそれほど躍起になってはいない。

「これだけたくさんのドライバーの契約が同時期に終了することはこれまでなかったんじゃないかな。僕らは状況を注視しているよ。でも、正直なところいまのチームに残留したい。それだけこのチームを信頼しているし、自分自身もこのチームで成長を感じているんだ」

一方、19年にアルファロメオに移籍したキミ・ライコネンは、5番グリッドを得たドイツGPと4位入賞を果たしたブラジルGPくらいしか見せ場を作れず、ランキング12位でシーズンを終えた。そんな事情もあってかアイスマンのアルファロメオC38に対する思い入れは冷ややかで、「1シーズン・1マシンの繰り返し。この仕事は常にそんなものさ。マシンと別れを惜しむのはどうなのかな」と諭すように話す。

40歳の元王者とアルファロメオの契約は20年も有効。当然、彼自身も新型マシンの開発に携わっているが、20年にどの程度の競争力を持ち得るのか彼に聞いてみた。

「僕はたくさんのことをこの目で確かめている。風洞内のマシンもね。ただ、開発段階でいいことがあっても、それは机上の空論さ。新しいマシンが本当にいいのかどうかは実際にコースで走ってみて初めて分かることだからね」

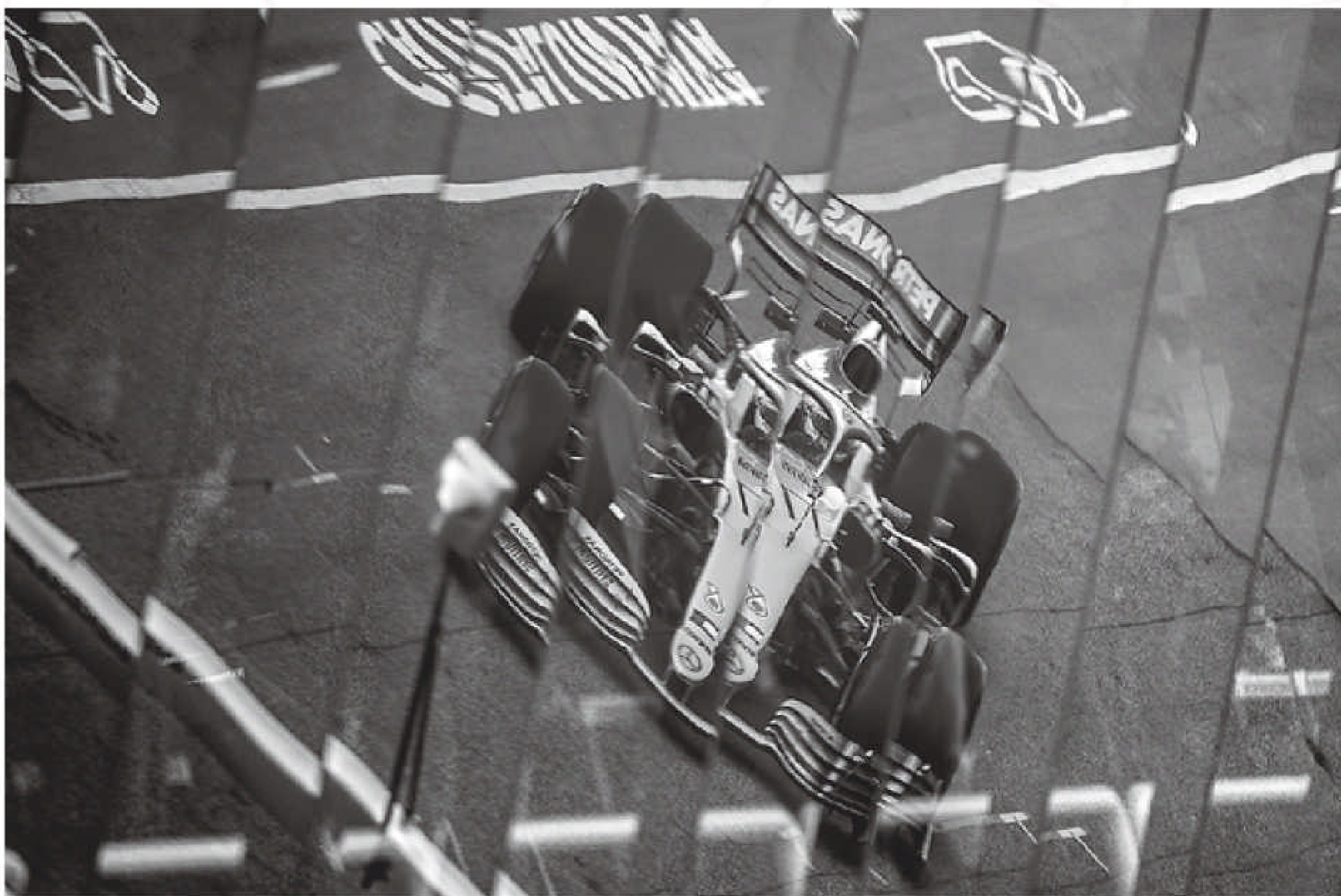
サマーブレイク後、ライコネンは7戦連続ノーポイントだった。それでも、どん底からブラジルGPで表彰台まであと一歩というところまで復調。それだけに、ライコネンは20年型マシンの開発に楽観的だ。

「新しいウイングをブラジルGPで投入できた。チームがこのマシンの開発に手をこまねいていたわけではなかったってことさ。シンガポールGPからやることが山積みで時間がかかってしまったんだよ。それが済んで来年に向けてのいい手土産を得ることができた」

パドックの住人の多くは20年がライコネンのラストシーズンになると踏んでいるが、彼自身の言動は非常に落ち着いたものだ。

「まだ先のことは何も決めてない。決めたところでシリーズで5位になるのか10位になるのかに影響はない。無意味なことだよ。20年のどこで何を思うのかその時に考えればいい。それは本来、1年後に考えることさ。いまでもレースが好きなことに変わりはない。仮に考えが変わって隠居したとしても、僕にとって何ら苦痛じゃないさ。気でも狂ったかと思う連中がいるかもしれないけれど、家にいるならいるで快適なのは本当のことだからね」

アルファロメオがどのような20年型マシンを発表し、アイスマンがどんな活躍を見せるのか、いまから楽しみだ。



今号の
レポーター

ロベルト・キンケロ

Roberto Chinchero

FIA F2やFIA F3など、欧州のミドルフォーミュラをメインフィールドとするイタリアン。F1も取材し、R.クビカとの親交も深い。

from Worldwide Pressroom

各国モータースポーツ最新事情 Lap.176

F2が取り戻した「信頼」と初めて抱える「深刻な問題」

アブダビでのポストシーズンテストでは、20年に所属するチームから参加したドライバーが多くいた
この状況にはこのオフに発生した、いままでにはなかった新たな傾向が関係している

Translation : 神田美穂（Miho Kanda）
Photo : FIA F2

2019年シーズンの最終戦を終えた後も、FIA F2の各チームはポストシーズンテストのためにアブダビに居残った。

05年にGP2（現F2）が誕生して以来、ドライバー市場は12月に最盛期を迎え、その後1月中旬になると小規模チームが残ったドライバーに声をかける、というのが定番の流れだった。つまり、閉幕後のテストで新たなドライバーと初仕事を行なえるチームはほんのひと握りに限られ、大半のチームはドライバーやスポンサーに自らの力を主張する機会として、ポストシーズンテストを使っていたのだ。

しかし、19年のオフは様相が違った。アブダビでのテストでは８割のドライバーが20年に所属するチームとともに活動していたのだ。

特筆すべき点は、ドライバーマーケットの傾向がこれまでとは180度変わっていたことだ。19年オフは、ドライバーが限られたシートを取り合う“チームの買い手市場”になったのだ。コストは年々高くなっているが、この傾向の変化にはリバティ・メディアによる運営方針が影響している。

数年前とは異なり、現在はF2のドライバーやチームはF1のパドックに出入りできるようになっており、両シリーズの関係はより密接になった。若手育成プログラムとサテライトチームの組み合わせも、20年にはさらに重要度が増しそうだ。F2が18インチタイヤ、つまり21年からF1で使われる予定のタイヤをいち早く導入することになっているからだ。

また、19年にF1にデビューしたジョージ・ラッセル、ランド・ノリス、アレクサンダー・アルボンの活躍により、F2はステップアップカテゴリーとしての信頼を取り戻すことができたことも大きい。F1からの注目が高まっている昨今、大きな夢を抱くドライバーの誰もが、とりわけ目立つ場所に身を置きたいと思っている。

20年のグリッドに並ぶドライバーの半分は、F1チームが運営する若手育成プログラムに所属している。フェラーリから５名（マーカス・アームストロング、カラム・アイロット、ジュリアーノ・アレジ、ミック・シューマッハー、ロバート・シュワルツマン）、ルノーから３名（クリスチャン・ルンガー、ジャック・エイトキン、周冠宇）、レッドブルから１名（角田裕毅）、そしてウイリアムズから１名（ロイ・ニッサニー）が20年のF2でしのぎを削る。

F2はさらに、F3との相乗効果の恩恵も受けることができそうだ。20年のF2にはF3から７人のルーキーがステップアップしてくる。これは頂点への道筋ができ上がりつつある証拠だ。

20年に向けてF2への関心が急激に高まったことで、資金力のあるドライバーでもシートが得られないという事態も発生している。アブダビのパドックでは、まだ確定したわけではないが、新たなチームが参戦する可能性に関する話題でもちきりだった。それはハイテックGPとニキータ・マゼピンの名前を結びつけるものであり、もし実現すれば世間を騒がせてトップチーム入りの可能性が絶たれたマゼピンも、このカテゴリーで２年目のシーズンを迎えることができるだろう。そして、彼のチームメイトを務めるのは、同様に20年の契約交渉から外れてしまったもうひとりの“逸材”、セルジオ・セッテ・カマラになりそうだ。

スパ・フランコルシャンでの事故により命を落としたアントワーヌ・ユベールと、重症を負ったファン・マヌエル・コレアは、将来を嘱望されていた有望なドライバーだった。コレアが再びサーキットに戻ってくることを願ってやまないが、しばらくの間はリハビリに専念することになるだろう。

彼らが20年のF2のラインアップから外れることになったのは不幸だったと言わざるを得ないが、ふたりがいればシリーズのレベルは非常に高いものとなっていただろう。だが、限られた数しかないシートに対し、優秀なドライバーの数が上回っているという現状は深刻な問題だ。



アブダビのポストシーズンテストには、2019年シーズンを戦ったARTではなく、カーリンから参加したマゼピン。2020年には新チームの立ち上げも噂されているようだが、そこにはハイテックの名も関連づいているようだ。

全日本MS会議 vol. 227

(議題) レースの迫力を考える

Text : 大串 信 (Makoto Ogushi)

あらためて、ルーズベルト元大統領や関谷正徳さんの名言を思い出さざるをえなかった。SUPER GT×DTM特別交流戦の映像を観たときのことだ。わけあってぼくは富士の現場取材ができなかったので、あらためてレースを映像で見直した。大変レースを楽しんだ。取材者として現場に立ち会うと決して味わえない楽しさだった。で、名言についてだが。

ルーズベルト元大統領の名言は「野球は８対７の試合が一番おもしろい」というやつで、ときどきぼくは自動車レースに当てはめて思い出すことがあるのだが、今回のドリームレースはまさに８対７の試合ではなかったか。

正直なところ、シーズン終了後しかも現行車両最後のレースだったから実現しただけで、シーズン中からこれをやられたらたまらないのかもしれない。でも無責任に外から眺める立場としては大変迫力があって見応えがあった。０対０の投手戦もマニアックなおもしろさがあるのは事実だが、オマエはどっちがおもしろいのかと言われると、正直なところ８対７のほうだよなあと思う。

それなら頑丈なフレームに単純なガワだけかぶせて、ガチャガチャのレースをやればいいじゃないかと考えを進めると「あ、それってNASCARじゃないか」という話になる。それではメカ好きのぼくは物足りない。いや、ただでさえいまの共通モノコック、共通コンポーネントだけでぼくの楽しさは半減してしまっているのだ。あっちを立てればこっちが立たなくなる。結局はないものねだりなのかなあと気分は複雑だ。

一方、関谷正徳さんの名言は「レースの迫力はクルマの馬力と同時に走る台数を掛け合わせた数字で決まる」というものだ。300馬力のクルマが30台で戦う迫力と500馬力のクルマが18台で戦う迫力は同じだ、と。これもなかなか含蓄に富んだ指摘である。

考え方はいろいろあるけれども、いくらクルマの性能を引き上げてもスタートする台数が少なければ意味がない、クルマ単体の性能は同じでも、台数が多くなればレースはおもしろくなるんだという話である。ぼくはいろいろな場面でこの名言を思い出しては状況に当てはめて考えてみるのだが、この考え方はじつに真髄を突いているように感じる。

今回の交流戦を画面の向こうに眺めたときも、その迫力に驚いて最初に思い浮かべたのがこの名言だった。通常のシリーズでは３メーカー合わせて15台のレースが、７台多い22台でのレースになったのだ。関谷さんの理屈でいくと、その迫力は約1.5倍になる。感覚通りの数字ではないか。関谷さん、すごい（笑）。

国内３メーカーにあと２台ずつ増やしてとお願いしても膨大なコストを考えると実現は難しいだろう。でもあと２台ずつ６台多くなったシリーズを夢想してみると、ワクワクが止まらなくなる。いまは、夢想のなかのワクワクを楽しんで我慢することにするしかないのかなあと、こっちでも気分は複雑になるのである。

あの日のポディウム

お立ち台写真で味わう“時代”の匂い

Lap 45

Text : auto sport　Photo : LAT



Japanese F3

｜第1戦｜鈴鹿サーキット

前回に引き続き、19年国内チャンピオンの“あの頃”を紹介しよう（大嶋和也については1482号の当欄参照）。前年、FCJでタイトルを獲得しステップアップを果たした山下は、鮮烈なデビューを飾る。２番グリッドからスタートで出遅れた山下だが、８周目にはポジションを回復。タイヤを温存しつつトップをいく高星に迫ると、ファイナルラップの２コーナーでオーバーテイクを決めた。現在、当時のチームメイトである勝田とは、耐久レースとラリーで、ともに世界の頂点を狙う立場にいる。なお、この年のチャンピオンは松下信治。翌年、GP2へとステップアップした。





高星明誠
［ B-MAX Racing Team with NDDP ］



山下健太
［ PETRONAS TEAM TOM'S ］



勝田貴元
［ PETRONAS TEAM TOM'S ］

auto sport No.1522 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

12/9 [mon]

ETCR ホンダ・シビック・タイプR TCRを手掛けるなど、ホンダのカスタマーレーシング活動に関わるJASモータースポーツがETCRのパワートレーンキットを購入したとの報道。同カテゴリーの調査、検討のためとのことだが、まだ具体的な計画はないもよう

12/10 [tue]

SFL 横浜ゴム、2020年から開催される全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権に同社が展開する『ADVAN』レーシングタイヤをワンメイク供給すると発表

OTHER FIAがインターナショナル・スポーティングコードの付則L項をホームページ上に掲載し、2020年における各シリーズのスーパーライセンスポイントの配点を明らかに。同年より開催される予定の全日本スーパーフォーミュラ・ライツ選手権やフォーミュラ・リージョナル日本選手権でもポイント獲得が可能

12/11 [wed]

WEC FIAがル・マン・ハイパーカーのテクニカルレギュレーションを更新したと発表。ロータリーエンジンの使用が認められるなどの変更が加えられた

12/12 [thu]

F1 フェラーリ、2020年型の新マシンを２月11日に発表するとアナウンス

SF 2019年にハースのテストドライバーを務めたピエトロ・フィッティパルディが、自身のツイッターアカウントを更新し、2020年シーズンにB-Max Racing with motoparkからSFに復帰することを発表

WEC 2020/21年シーズンの暫定日程が発表。９月５日のイギリス戦で開幕し、６月12〜13日のル・マン24時間で閉幕する全８戦のカレンダーに。富士スピードウェイで開催される日本ラウンドは11月１日に第３戦として開催へ

GT4 KTMとライター・エンジニアリングがKTM X-BOW GT4 EVOを発表。2020年シーズンに向け複数のパーツを含むアップデートキットを供給へ

12/13 [fri]

F1 2020年シーズン限りでフェラーリとの契約が満了するセバスチャン・ベッテルが、翌2021年の契約に関してマクラーレンのチーム代表を務めるアンドレアス・ザイドルと接触したとの報道

A-F3 開幕戦セパン レース１ ブラックアーツ・レーシングのジョーイ・アルダースが優勝。２位にピナクル・モータースポーツのジャック・ドゥーハン、３位にアブソルート・レーシングのデルビン・デフランセスコ

WEC 第４戦バーレーン８時間予選 Rebellion Racingの１号車レベリオンR13・ギブソン（ブルーノ・セナ／グスタボ・メネゼス／ノーマン・ナト）がポールポジションを獲得

WRC 『TOYOTA GAZOO Racingラリーチャレンジプログラム』の2020年活動概要が発表され、勝田貴元が同年のラリー・ジャパンを含むWRC8戦でトヨタ・ヤリスWRCをドライブする予定であることが明らかに

OTHER 2019年にブランパンGTワールドチャレンジ・アジアにBMW M4 GT4で参戦していたBMW Team Studieが、2020年から日本国内においてBMW M6 GT3およびM4 GT4のカスタマー向けのスペアパーツのレース帯同サービスを開始すると発表

『オートスポーツ』No.1521 発売

12/14 [sat]

F1 かつて自身のF1チームを率いたエディ・ジョーダン、2021年にルイス・ハミルトンがフェラーリに移籍すると確信しているとコメント

WEC 第４戦バーレーン８時間決勝 TOYOTA GAZOO Racingの７号車TOYOTA TS050 HYBRID（マイク・コンウェイ／小林可夢偉／ホセ・マリア・ロペス）が優勝

IGTC 元インディカー王者のスコット・ディクソン、2020年２月に行なわれる開幕戦バサースト12時間でRモータースポーツのアストンマーティン・ヴァンテージGT3をドライブすることが明らかに

12/15 [sun]

A-F3 開幕戦セパン レース２ アルダースが優勝。２位にハイテックGPのニキータ・マゼピン、３位にアブソルート・レーシングのダニエル・カオ レース３ ドゥーハンが優勝。２位にデフランセスコ、３位にアルダース

WEC ルーキーテスト＠バーレーン TOYOTA GAZOO Racingの７号車TS050 HYBRIDを初ドライブした山下健太が総合２番手／新人勢最速タイムをマーク。総合トップは１分43秒264をマークした可夢偉

WTCR 最終戦マレーシア レース１ ノルベルト・ミケリス（ヒュンダイi30N TCR）が優勝 レース２ エステバン・グエリエリ（ホンダ・シビック・タイプR TCR）が優勝 レース３ ヨハン・クリストファーソン（フォルクスワーゲン・ゴルフGTI TCR）が優勝。このイベントの結果、ミケリスが2019年のドライバーチャンピオン、Cyan Racing Lynk & Coがチームチャンピオンに輝いた

OTHER TOYOTA GAZOO Racing、2020年５月に開催されるニュルブルクリンク24時間にレクサスLCで参戦すると発表

12/16 [mon]

J-F3 日本フォーミュラスリー協会が12月18〜19日に鈴鹿サーキットで行なわれる合同テストのエントリーリストを発表。2019年にFIA F3選手権などを戦った名取鉄平がTODA RACINGから参加するなど、計９名が参加へ

12/17 [tue]

F1 ウイリアムズ、2019年にスーパーフォーミュラなどに参戦し、その後レッドブル・ジュニアから外れたダン・ティクトゥムを開発ドライバーとして迎えることを発表

OTHER 2021年にスタートするエクストリームＥが初年度の開催スケジュールを発表。2021年１月にセネガルで開幕し、同年10月にブラジルで閉幕する全５戦の日程

OTHER 山野哲也が2020年に開催される東京オリンピックの聖火ランナーに選定

12/18 [wed]

F1 2020年からアルファタウリへとチーム名を変更するトロロッソ、2020年の新車を２月14日に発表することを明らかに

SF 2019年シーズンにJMS P.MU/CERUMO・INGINGとして参戦したインギング・モータースポーツ、2020年シーズンは３台体制で参戦すると発表

J-F3 合同テスト＠鈴鹿 初日 B-Max Racing with motoparkから参加した阪口晴南（ダラーラ320）が１分50秒500をマークしこの日の総合トップに

WEC ACOが2020年６月のル・マン24時間において予選方式を変更するとアナウンス。ふたつのステージからなるノックアウト方式を新たに採用し、ポールシッターを決定する最終予選は“ハイパーポール”と呼称することを明らかに

GT 2019年シーズンのGT500クラスにLEXUS TEAM ZENT CERUMOとして参戦したチーム・セルモ、2020年シーズンは同クラスに２台体制で参戦すると発表

DTM BMWモータースポーツが2020年のドライバーのひとりとしてルーカス・アウアーと契約したと発表

TCR 2019年シーズンに最も多く得点したモデルに贈られる『モデル・オブ・ザ・イヤー』にホンダ・シビック・タイプR TCRが選出される

12/19 [thu]

F1 メルセデス、イギリスに本拠地を置く多国籍化学会社『イネオス』社と、エンジニアリングやデータ分析などの分野でパフォーマンス向上に関する新技術を共同で開発、活用すると発表

INDY デイル・コイン・レーシングとチームゴウがプレスリリースを発行。2020年シーズンのインディカーに『デイル・コイン・レーシング・ウィズ・チームゴウ』として参戦し、ドライバーとしてアレックス・パロウを起用することを明らかに

J-F3 合同テスト＠鈴鹿 ２日目 晴南が１分49秒566をマークしてこの日の総合トップに

OTHER ホンダが2020年１月に開催される東京オートサロンの開催概要を発表。１月10日にファンイベントを開催し、スーパーGTとスーパーフォーミュラの参戦体制を明らかにすることをアナウンス

12/20 [fri]

F1 F1のCEOを務めるチェイス・キャリー、フォーミュラＥはF1の脅威にならないとあらためて強調

F1 2019年シーズンの合計観客数が416万4948人にのぼったことが明らかに

IGTC ホンダが2020年シーズンにNSX GT3 Evoを１台フル参戦させることを明らかに

WTCR 2020年から３年間、公式タイヤサプライヤーがグッドイヤーとなることが発表された

TCRJ Drago CORSEが2020年シーズンからホンダ・シビック・タイプR TCRで参戦すると発表。ドライバーとして下野璃央を起用

WRC ピレリが2021年から４年間、最高峰のラリー１クラスなどにタイヤを単独供給すると発表

OTHER 鈴鹿サーキットが2019年度のモータースポーツ顕彰を発表。同年にSFのタイトルを獲得したニック・キャシディが選出された

12/21 [sat]

GT GT300クラスに参戦するGOODSMILE RACING & Team UKYOが2020年の参戦体制を発表。新たにメルセデスAMG GT3の2020年モデルを投入し、谷口信輝／片岡龍也のコンビに変更はせず

12/27 [fri]

『オートスポーツ』No.1522 発売 ◀ この号です

1/3 [fri]

IMSA テスト＠デイトナ

1/4 [sat]

IMSA テスト＠デイトナ

1/5 [sun]

IMSA テスト＠デイトナ

RALLY ダカールラリー スタート

1/10 [fri]

A-F3 第２戦ドバイ

EVENT 東京オートサロン 12日まで開催

1/11 [sat]

A-F3 第２戦ドバイ

1/17 [fri]

RALLY ダカールラリー フィニッシュ

『オートスポーツ』No.1523 発売

OFF SHOT

今号では2019年シーズンのGT300クラスを制した高木×福住対談を掲載。今回のオフショットはその取材の本番前に撮影したものです。ベテランの高木選手が表情でボケてくださったおかげで、福住選手のほうが上みたいな画になっていますが、ふたりの間には当然、非常に深い信頼関係が築かれています。その一端が垣間見えるディープな対談は、52ページから。ぜひお楽しみください。



※このページの情報は12月21日(土)時点のものです

auto sport CONTENTS

No.1522 1/17

auto sport 2020年1月17日号（隔週金曜日発売）
2019年12月27日発売　第57巻第1号　通巻1522号

発行人：星野邦久　　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor　田中康二 Koji Tanaka
Deputy Editor　中野一史 Kazushi Nakano
Editorial Staff　角田五十四 Isoshi Sumida
髙橋和清 Kazukiyo Takahashi
高藤昌洋 Masahiro Takato
佐藤彩子 Ayako Sato
藤井由夏 Yuka Fujii
上坂元 宏樹 Hiroki Kamisakamoto
平野　健 Takeshi Hirano

Art Director/Designer　原　靖隆 Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）

Designer　本間将一 Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）

DTP Staff　樋口義憲 Yoshinori Higuchi
片山健一 Kenichi Katayama

Publishing Manager　有冨誠一郎 Seiichiro Aritomi

Cover photo　平田　勝 Masaru Hirata

SCOOP
3 as独占入手“未発生事件”を暴き出す
[追跡]レース界のミステリー

4 ［GT500］降ろされるTRD
6 ［DTM］バトンの“グリーンな”野望
8 ［GT500 & SUPER FORMULA］残された9つのピース
12 ［GT300］その正体は、まさかのスープラ!?
14 ［WRC］“自由な時代”に帰ってこい！
16 ［F1］リバティメディアよ、メーカーを失うな！
17 ［WEC］プジョーはオレカと水素を睨む

On the EDGE —— 情報がレースをもっと楽しくする

OTHER
36 WEC 第4戦バーレーン8時間
セルモ/インギングが参戦体制拡充へ ほか

SPECIAL FEATURE
2019 SUPER GT 総集編
22 Who's the fastest?
28 ［インタビュー］山本尚貴 —— 「負けたレース」で人が出る。
［GT300 CHAMPION SPECIAL DRIVING INTERVIEW］
52 高木真一×福住仁嶺 —— 正反対だった“ABSスタイル”
58 第13回 2019年 GT大賞

FEATURE
18 ［TOYOTA YARIS GR-4 prototype 緊急試乗］総力注入。
［ホンダの13年ぶりの優勝を支えた名著］
40 山本雅史F1MD 思考の本棚
［2019 SUPER FJ日本一決定戦］
62 “史上最多47台”のなかで輝いた原石
［2020 WRC Kickoff Interview］
68 勝田貴元 —— Strong Confidence.

IRREGULAR
34 TAKUMA KIDS KART CHALLENGE 2019 ACADEMYレポート
44 ［不定期連載］as流ピリ辛市販車インプレ
ベースマシン一刀両断!! —— HONDA NSX
60 Project μ —— MRという未知を乗り越えて。
66 JAF F4 PADDOCK NEWS Vol.5
74 auto sport Web Sprint Cup フォトコンテスト入選作品発表

REGULAR
46 F1 DEEP NETWORK
47 from Worldwide Pressroom
48 全日本MS会議／あの日のポディウム
49 auto sport before & after
81 ［連載］クルマとレースを感じるコラム ピット・イン —— いしいしんじ
82 PRESENT FOR READERS

FROM PIT CREW

●「若手が頑張っている姿を日本に伝えてくださいよぉ〜」。グランプリフォトグラファーである熱田護カメラマンから、これまで自分が幾度となくかけられた言葉だ。やわらかい表情と言い回しではあるが、その目は真剣そのもの。最近は年に数えるほどしかF1取材に行かなくなったが、その現場でも（今年のモンツァでも）冒頭の言葉で懇願された。ここでいう若手とは、かつての佐藤琢磨や中嶋一貴、小林可夢偉らを、最近で言えば松下信治や福住仁嶺、牧野任祐や角田裕毅らを指している。東京・品川のキャノンギャラリーＳで開催されている『熱田護写真展：500GP フォーミュラ１の記憶』（2020年２月８日まで開催）にお邪魔して、なぜそのような言葉が頻繁に、本心として発せられるのか垣間見えた。35ミリのポジフィルムを最大3.5メートル（！）にまで引き延ばしている迫力の作品群からは、熱田さん自身もF1の現場で「戦っている」ことが伝わってきたからだ。職種は違えど世界を相手に戦う若手らを、熱田さんはファインダー越しに“同志”と見ているに違いない。そんな感情を抱かせる写真展は、生まれて初めての体験だった。
（田中）

●今年も一年が終わろうとしています。オートスポーツも今回が年内最終号です。せっかくなので今年の「個人的ビックニューストップ10」をお伝えしたい！　と思ったのですが、スペースの都合上トップ２をお伝えします。第２位はホンダF1オーストリアで13年ぶりの優勝です。レース後半のフェルスタッペンとルクレールの攻防は忘れられないですし、その後の特集も大変でしたがとてもいい思い出です。そして第１位は、好調のホンダが母国でどんなレースを見せてくれるのか期待が膨らんだ日本GPにしたいところですが、その道中にさせていただきます。鈴鹿に向かうためにクルマを運転していたところ、小動物（タヌキかネコか……茶色い物体）を天に召してしまいました。合掌。　　（人生初体験。yuka）

●年が明けてからここを読む人も多いかと思われますが、僕がこれを書いてるのは2019年のクリスマス前です。なので2019年を振り返っちゃおうと思うのですが、TCRJが立ち上がったりSFLやらFRJが立ち上がりそうになったり、いろいろと非常に楽しませていただいた一年でした。2020年はミドルフォーミュラ方面で何かやりたいなぁとボンヤリ思っていますが、まずはそれぞれの選手権そのものが無事にスタートしてくれることを願うばかりです。あらためまして、2019年も大変お世話になりました。2020年もどうぞよろしくお願いいたします。
（きゃりー）

●12月21日（土）「GOOD YEAR Vitz&86/BRZ Dream Cup 2019」が富士で開催されました。毎年参加チームが楽しく走行するJAF公認６時間耐久レースですが、表彰式が終わった後のポディウムで、突然プロポーズが行われ、婚約が成立するという心が暖まるサプライズ企画が行われました。僕が記憶する限りでは、平手晃平以来の２人目のはずです。これをきっかけに全国のサーキットで流行れば面白い事になりそうだと思いました。プロポーズを考えている方、ポディウムで自分の思いを伝えてみてはいかがですか。（皆様にとって来年も「GOOD YEAR」な年になりますように。ヒラケン）

DRIVING INTERVIEW

ABSスタイル”

ABS
使う派

高木真一

高木真一は2002年以来、17年ぶり2度目
福住仁嶺はルーキーイヤーでチャンピオン獲得
2位に11.5ポイント差というランキングだけを見ると
2019年はARTA NSX GT3の圧勝だったと言えるかもしれない
しかし、その裏ではやはり、厳しさがあったという
そして高木と福住、ふたりのドライビングスタイルには
決定的な違いがあることも明かされた

SHINICHI TAKAGI

1970年5月6日生まれ。山口県出身。1998年に全日本GT選手権のGT500クラスへスープラで参戦。翌年以降は新田守男の相棒としてGT300を戦い、ふたりは12年のコンビで12勝を挙げた。いまなおふたりのベテランは、GT300クラスで最多勝記録とチャンピオンを争っている。そして今年、高木が17年ぶりのチャンピオンを手にした。

—まず、2019年シーズンの体制が決まったのはいつですか？

高木：クルマがNSX GT3に決まったのは、18年の10月だったかな。早めにオーダーしないといけないから、まだ僕が乗れるかどうかも分からない時期。僕が決まったのは12月ぐらい。

—福住選手は？

福住：18年11月の終わりごろ、F2のアブダビに（鈴木）亜久里さんが来ていて、そこで「来年のGT300はNSXにするから乗れよ」みたいな感じで。「分かりました」と返事しました。

高木：「GT500じゃねぇの?」って、亜久里さんに言ったんでしょ？ タメ口で。

福住：そんなこと絶対言わないですし、タメ口でもないですよ。普段、ちゃんと敬語使ってますからね。

高木：いまのは冗談です（笑）。

福住：高木さんの話は、冗談にならないときがあるんですよ（苦笑）。

—コンビを組む前、おふたりに接点はありましたか？

福住：15年の鈴鹿1000km。CR-Zのとき、高木さんと小林（崇志）さんが組んでいて、僕が第3ドライバーに登録されたんです。レースでは走ってないですけど、現場にはいたので。

高木：これからF1を目指すドライバーだって聞いてた。仁嶺はテストで、むちゃくちゃ速かった。でも、あとでロガーを見たら、押しちゃダメなボタンを全開で使ってたんだよね（笑）。

H.Tanaka

正反対だった“

GT300 CHAMPION SPECIAL

ABS使わない派

福住仁嶺

NIREI FUKUZUMI

1997年1月24日生まれ。徳島県出身。全日本F3選手権に参戦していた2015年、第5戦鈴鹿1000kmで55号車の第3ドライバーに登録。レースへの出走はなかったが、ここが高木との大きな接点だった。翌年からはヨーロッパへと渡り、17年のGP3でランキング3位、18年はF2を戦った。19年はSF最終戦で初表彰台、そしてGT300チャンピオンに。

明かされた ブレーキングの妙技

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato／本誌）
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／田中秀宣（Hidenobu Tanaka）
田村 翔（Sho Tamura）

福住：あのボタン、なんて言うんですか？　ブースト？

高木：違うよ、ハイブリッドのモーターアシスト。

福住：その使う場所を2〜3箇所聞いてたんですけど、僕は4〜5箇所押しちゃいまして（笑）。印象に残さないとって、僕も必死だったんですよ。

高木：でも、そのときに速さはもちろんあったし、CR-Zってまぁまぁピーキーなクルマだったんですけど、スピンもせずに安定して速いタイムを出していた。だからパートナーが仁嶺になると聞いたときには、すごく期待感がありましたよね。

福住：僕も速い人が相方なんだなと。

高木：クソジジィと思ってたんだろ？　なんでこんなおじいちゃんとって。

福住：それはないです（笑）。15年に一緒に走ったとき、高木さんも小林さんもすごい速くて。高木さんより遅かったらどうしようと思いました。

——F1を目指す以上、負けられないという緊張感があった？

福住：それも多少ありますけど、スーパーGTはふたりのドライバーでやるレースですし、ARTAも大きなチームでまわりの期待というか、失敗は絶対にできないという緊張感ですね。

——福住選手は初めてのハコ車。フォーミュラとの違いに戸惑いはありませんでしたか？

福住：クルマがロールする量も多いし、スロットルの踏み方でけっこうプッシ

H.Tanaka

ユアンダーが出たりとかもあるんですけど、一番違和感があったのはABSがあることでのブレーキの踏み方とリリースするタイミングですね。

—そういえば開幕前、SFに乗り換えたときへんなクセがつかないように、GT300では右足ブレーキにすると。

福住：ドライバーによると思うんですけど、僕はSFでは初期の踏力を上げないようにしているんです。バーンって踏まないようにしていて。でも、GT300はそもそも踏力がすごい高くて、最初の蹴り始めから強く踏んでいます。それに、ABSが入るとタイヤがロックしないようにブレーキが緩むから、制動距離が少し伸びるんですよ。だから、ABSが入るか入らないかのところを、重いペダルで限界を探すのが最初はちょっと時間がかかりました。

—左足ブレーキは試していない？

福住：レース中はよくやってます。左足も使わないと、足がもたないぐらい疲れちゃう。超ペダル重いですよね？

高木：CR-ZもABSがついていたけど、そこまで踏力は必要なかった。でも、BMWのM6からは膝がヤバイ。

福住：だって高木さん、第2戦富士のとき、ブレーキ踏みすぎて痔になったって言ってましたよ。

高木：お前、余計な情報を（苦笑）。すぐ買いに行ったもんね、痔の薬。次の鈴鹿戦どうしようと思うぐらいで、もう切るか切らないかみたいな。でも、ギリギリ引っ込んでくれた（笑）。

M.Hirata

ベテランって、こういうこと

—おふたりのドライビングスタイルで一番違いが出るのは、やはりブレーキングですか？

高木：ブレーキの踏力は、仁嶺のほうが強い。でも、それはシートポジションの問題もあるかな。ひどいんですよ、シート作るのに普通はおじさんに合わせるじゃないですか。なのに、僕のシートだと「なんか嫌なんですけど」って、譲らないの（笑）。

—シートはどう違うんですか？

福住：ほぼ一緒ですよ。

高木：一緒だけど、僕にはちょっと遠いというか。

福住：でも、高木さんのシートに座ったとき、もっと後ろのポジションでしたよ。僕のほうが前でした。感謝してもらっていいですか？

—笑。

高木：ブレーキで言うと、僕はABSありきで基本走っているけど、仁嶺はABSを使わない。

福住：高木さんはABSを効かせている時間が長くて、へたしたらクリップぐらいまで入れてたりするんですけど、僕はどちらかというとブレーキの踏み始めの踏力が高くて、そこからペダルをリリースしながらフロントの荷重を抜いて、クルマの姿勢を戻した状態でコーナーに入っていく走り方。

—フォーミュラの乗り方ですね。

福住：そんな感じですね。踏力のグラフで言うと、僕は踏み始めにドカンと上がって徐々に下がっていくのが、高木さんは徐々に上がっていってABSが効き始めてから踏み続けている時間が長いんです。で、離すときは一瞬というか。簡単に言うと、そんな感じですよね？

高木：そう。

福住：高木さんの走りはすごい特殊で。どこまで言っていいのかな……。

高木：全然言っていいよ（笑）。

福住：ブレーキはまっすぐで踏むのが一番止まるじゃないですか。で、向きを変えて、惰性とは言わないですけどクリップに向かっていってそこから加速する。

—いわゆる、アウト・イン・アウトのラインですね。

福住：でも、高木さんはブレーキで徐々に減速しながらクリップに向かって斜めに入っていく。ちょっとずつインに寄っていって、その途中で踏力が強くなって、ABSを効かせながら入っていくんです。その違いはロガーでも分かりますけど、富士の1コーナーとダンロップコーナーではそれがとくにあからさまで、外からの映像でも分かります。ひとりだけ進入角度が違うんです。たぶん、あのラインで毎回走られると、後ろのGT500もGT300も抜くのは難しいと思いますよ。

—左のフロントタイヤの仕事量が、けっこう多くなりそうですね。

福住：そうでもないですよね？

高木：ロックしているわけじゃないし、急激にフロントに荷重をかけるわけでもなくて、え？　なんか少しずつ（インに）寄ってない？　みたいな感じ。

福住：ほんとに少しずつ、でも寄るのもだいぶ手前からだから、そのぶん舵角も少ないんです。

—踏み始めの踏力が高い福住選手に比べると、ブレーキングポイントは高

仁嶺って
亜久里さんにも
タメロだよな？



H.Tanaka

高木さんの話は
冗談にならないときが
あるんですよ
（苦笑）



H.Tanaka

高木さんのラインって
すごい特殊ですよね

あれがABSを
使う走り方なんだよ

H.Tanaka

ABSの介入は舵角で操る——高木真一

ペダルのリリースでABSをOFF——福住仁嶺



GT300 CHAMPION SPECIAL ***DRIVING*** INTERVIEW

木選手のほうが手前になる?

高木:一緒ですよ。そこはドライバーだからね、負けたらその先に行こうとする(笑)。たぶん、仁嶺も俺に負けてたら、その先に行こうとするよね?

福住:だから、それが不思議なんですよ。同じようなブレーキングポイントから、まっすぐで止める僕の距離と、インに寄っていきながら止める高木さんの距離って、ほとんど変わらないんです。なぜ、これで止まれるんだろうって。普通はコーナーに向けてちょっとでも進入の姿勢になると、4輪をきちんと使って止まれないと思うじゃないですか。なのに、うまく曲がっていく。それを高木さんに聞くと、「これがABSの使い方だ」って。僕もちょっと真似してみたんですけど。

高木:どうだった?

福住:ABSを入れなければそのラインでもいけますけど、ABSを効かせてギリギリでそれをやるのは、まだできないですね。本当にパーフェクトなタイミングでブレーキを踏まないと、ABSが入って制動距離が伸び始めたら止まれない。それが難しいんです。

高木:ハンドルを切りすぎてもABSが入っちゃうからね。たとえば右コーナーなら、ハンドルを切ると左のフロントタイヤに荷重が掛かって、荷重が抜けた右のフロントタイヤがロックする方向になる。そうするとスピードは落としたいのに、ABSが右フロントタイヤをロックさせないためにブレーキを緩めるから制動距離が伸びちゃう。

福住:そういうところを見ると、やっぱり経験がすごい活きているんだなと思いましたね。ベテランって、こういうことなんだと。

高木:フロントのグリップが足りないとアンダーステアになって、逆にありすぎるとオーバーステアになる。だから仁嶺は、ブレーキをちょっとリリースしてフロントを浮き上がらせながらハンドルを切ることで、フロントのグリップがちょうどいいギリギリのところを維持しているわけです。それをABSは自動的にやってくれるんですよ。ハンドルを切ると荷重が掛かってABSが作動するから、ブレーキが緩む。それはイコール、ペダルをリリースしていることになる。

福住:けっこう難しい話ですよね。ABSをうまく使える人は、ブレーキの踏力が高いままABSを効かせてコーナーに進入していけるんですけど、僕にはまだピンとこなくて。

高木:舵角によってわざとABSを介入させている感じかな。

——クルマの姿勢制御にABSを使いたい。ABSが入るか入らないかは、舵角の多さでコントロールしている、ということなんですね。そういえば以前、高木選手はM6のとき、コーナーによってABSの調整ダイヤルを替えていると。それは"自動リリース"の加減をコーナーに合わせるため?

高木:そういうこと。

——福住選手はペダルのリリースによって、ABSの作動域に入らないようにコントロールしているとのことでしたが、それならABSをOFFにすればいいのではないんですか?

福住:もしロックしたら、そのぶんの



ロスが大きいので。

高木：うん。そこは最後の最後のために、入れておいたほうがいい。

福住：僕は1回だけ、富士の1コーナーでSFのブレーキングポイントと間違えたことがありました。

――そういうことがないように、右足と左足で使い分けているはずなのに？

福住：看板を間違えちゃって。SFはいま、100m看板を越えて90mとか85mぐらいが目安なんですけど、GT300は150mぐらいでしたっけ？

高木：120～130mぐらいかな。

――通常より、30～40m突っ込みすぎのブレーキングになったと。

福住：もうね、ABSが入っているのにタイヤから白煙が出ました（笑）。フリー走行でよかったです。

エンジニアリングの妙

――ブレーキング、そしてABSって奥が深いんですね。

高木：そうなんですよ。でも、じつを言うとNSX GT3だとABSが使えないっていう（笑）。

――え!? いままでの話は？ 富士では使っていたわけですよね？

高木：まったく使えないわけではなくて、M6とかに比べると有効的に使えないというか、使える場所が少ない。

福住：たぶん、ABSを使えているところは、高木さんが相当うまく乗りこなしているんだなと思います。

――そう言われると最終戦もてぎ、一瀬俊浩エンジニアが「ここはブレーキングサーキットだから、ABSを活かせる高木さんにQ2を任せたほうがメリットがあると思っていたけど、ダメでした」と話していました。

福住：セッティング的には、高木さん寄りだとフロントが硬め、僕寄りだとちょっと柔らかめになるんですよね。

高木：俺の場合ブレーキを残したいから、そうなるよね。

――予選で福住選手がQ2を担当することが多かったのは、Q1を担当した高木選手のコメントから、福住選手に合わせたセッティングにアジャストするためだと、一瀬エンジニアから聞いていました。

福住：開幕戦の岡山で僕がポールを獲れたのも、そのおかげだと思います。

――もてぎには、高木選手に寄せてフロント硬めのセットを持ち込んだけど、ダメだったと？

高木：そう。ブレーキパッドはプロジェクトμを使っていて、もてぎに向けても専用のパッドを作ってくれたんだけど、それでもABSはうまく使えなかった。まったく使えないかというと嘘になるけどね。たぶん、日本のスーパーGTってタイヤのグリップが高すぎるんですよ。そこでフロントが軽いミッドシップカーだと、すぐにABSが入って制動距離が伸びちゃうっていうことが多いのかなと。もてぎでは予選の前にABSに見切りをつけて、それならどっちが行っても変わらないからQ2は仁嶺にしようって。

――見切りの判断とかも、チャンピオン獲得に繋がっていたんですね。高木選手は17年ぶり、福住選手はルーキーでのタイトル獲得となりましたが、その判断を下した一瀬エンジニアは、G

S.Tamura

チャンピオン争い高木さんだけ〝のほほん〟としてた（笑）

——福住仁嶺

GT300はそんなに甘い世界じゃないことを知っているからね

——高木真一


H.Tanaka

2019 SUPER GT GT300 **#55 ARTA NSX GT3**

	Rd.1 岡山	Rd.2 富士	Rd.3 鈴鹿	Rd.4 タイ	Rd.5 富士	Rd.6 AP	Rd.7 SUGO	Rd.8 もてぎ
QF	PP	7th	9th	5th	11th	7th	2nd	5th
Race	2nd	2nd	6th	9th	6th	6th	WIN	4th

T300最年少のチャンピオンエンジニアになりました。

高木：一瀬は今年、SFでは野尻（智紀）を担当していて、最終戦鈴鹿でもSF最年少優勝って聞いた。

福住：まだ28歳ですよね。

高木：若いけど、態度はでかい（笑）。僕が一瀬と最初に仕事をしたのは、CR-Zのとき。レース業界に入って1年目の13年はデータエンジニアで、翌年にトラックエンジニアになった。彼はもともとクルマも運転もシミュレーターも、根本でこの世界が好きなんですよ。だから、自分で体感している部分が多くて、いろんな目線から見ることができる。ドライバーの理想を加味したうえで、一瀬が次にどんなセットアップを用意してくれるか、任せられる部分がすごいあって、いつもそれが楽しみ。いまのGTは週末の2日間でどれだけまとめられるかなので、持ち込みセットが終わっていたらかなりヤバイけど、それを外すことがすごい少なかった。なにかを変えるとしても、その理由をちゃんと説明してくれるし。クルマが新車になってデータがないなかで、このNSX GT3は一瀬が作ったみたいな感じかもしれないですね。

福住：僕は去年、SFにスポット参戦していたときにエンジニアを担当してくれていました。去年の僕は、まだうまくコメントができなくて、一瀬さんも悩んじゃったりした部分があると思うんですけど、コメントが足りないところはたとえばジェスチャーを交えたりして、すごい熱心に分かりやすく説明してくれました。今年1年間一緒にやって一番すごいと思ったのは、持ち込みセットが毎戦ほとんど当たっていたこと。だからこそ、全戦でQ2に進出できたと思います。それと、戦略を考える能力もですけど、そのときに起きたことを明確に判断して、そのすべてを一瞬で考えている。今年はセーフティカー絡みのピットタイミングを全部外してないですし、そこは運もあると思うんですけど、絶妙でしたよね。

高木：年齢の割には、レースコントロール経験が長いからね。

福住：オートポリスのときには、ランキング表じゃないですけど、残りの3戦で今回は何位、次は何位、最終戦では何位になればチャンピオン、みたいなのを作って来て。やっぱりこういうスポーツって、自信がないとやっていけないと思うんです。一瀬さんは「今回イケる！」っていう自信を見せてくれるので、僕も強い気持ちでレースに臨めました。なのに高木さんはそのランキングの話をしているとき、「いや、今年は無理でしょ」みたいなこと言ってくるんですよ。僕と一瀬さんはけっこう同じぐらいの気持ちだったたのに、高木さんだけ、なんかのほほんとしてた感じで（笑）

高木：僕はけっこうプラス思考なんだけど、NSXにとってもてぎは不得意なサーキットだし、それまでにランキングのトップにいたのはほかがコケてくれたからで、本来のポテンシャルからしたら厳しいなと。これいつもの、逆転されるパターンだなって（笑）。GT300は、そんな甘い世界じゃないことを知っているからね。

K.Kobayashi

バーン

2019年 第13回 GT大賞

K.Kobayashi

バーン

K.Kobayashi



ぷりん

2019年は平成から令和へと元号が変わりましたね。平成最後だの令和最初だのとやたらと節目を強調する風潮でしたけど、正直、「で?」って思った方も多かったのではないでしょうかということで例年どおり1年の締めくくりのGT大賞です。あ、令和最初のGT大賞ってことになりますな!

Text : 角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo : 三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／北川正明（Masaaki Kitagawa）
小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）
水越和也（Kazuya Minakoshi）／平野隆治（Ryuji Hirano）／auto sport

クリソツで賞

たまたま よく似ている皆さま

今季は偶然も含めて極似のカラーリングが目立ちました。ということで突然ですが、クイズです。モザイク越しのマシン名を当ててください。全車正解した方には、「GT博士」の称号を差し上げます。

正解は59ページの最下段にあります。

A

N.Mitsuhashi

B

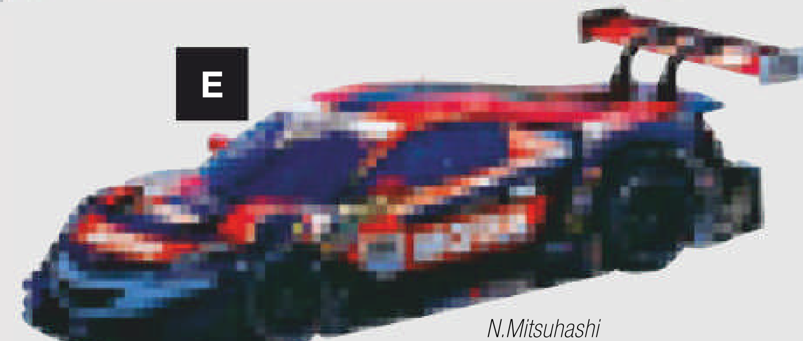
N.Mitsuhashi

C

N.Mitsuhashi

D

N.Mitsuhashi

E

N.Mitsuhashi

嵯峨宏紀七変化+1　ついに殻を破った中山サン

今年も嵯峨宏紀センシュが楽しませてくれました。最終戦は、なんと、相棒の中山友貴センシュが変身！これにはみんなビックリ。だって中山サンはさわやかイケメンキャラのはずだし、今季apr入りするに当たり、「僕はコスプレできないんですけど大丈夫ですか？」と断りを入れていたくらいなのだ。どんな心境の変化があったのか、本人を直撃してみました。「もちろんそういうキャラではなかったんだけど、なんか気付いたらやってたよねー。織戸学さんに、『やるなら振り切れ』って言われたんで、開き直ってやりました。やってみたら意外と楽しかったですよ」。殻を破ったこれからの中山サンにご期待ください♥


第1戦　**さが官房長官**　K.Minakoshi


第2戦　**さが吉**　T.Ogasawara


第3戦　**忍者**　M.Kitagawa


第4戦　**ゾウ**　N.Mitsuhashi


第5戦　**サガチェカ**　K.Masuda


第6戦　**クマもん**　N.Mitsuhashi


第7戦　**牛（牛タン）**　N.Mitsuhashi


第8戦　なか吉　N.Mitsuhashi

ご協力ありがとうございましたで賞

ウェッズスポーツLC500のメカさま

auto sport





撮影場所は開幕戦の舞台である岡山のピットロード。設営日だったため、ピットロードには人がわんさか。変に注目され、いろんな人から冷やかされて、ちょっとした辱めになってしまいました。どうもすみません（謝）。

本誌No.1505をご覧になった読者の皆さんのなかには、ピットワーク企画（p22～27）が記憶に残っている方も多いことでしょう。この左右に並ぶメカさんは、それぞれ別々に撮り、あとで合成しました。で、どのように撮ったかというと、こんな感じです（写真上）。できるだけ下からあおるように撮るために、カメラマンは地面に寝そべり、タイヤを積んでその上に立ってもらいました。前からは特大ストロボで光を当てます。何カットも撮る間、ずっと“空気椅子”状態で太ももプルプルに……。加藤メカ、蓑島メカ、その節は大変お世話になりました。ありがとうございました。

チワワの呪い

投稿者：I浦宏明（仮名）

これは、石U宏明さんがこの夏体験した恐怖の物語である。彼は石垣島に家族と旅行に行った。ビーチの近くにクルマを停め、車内で寝ている娘たちを置いて、「パパ先に行ってテントを立ててくるね」と歩き出した。ところが知らない間に私有地に入ってしまったという。「突然藪のなかからこんなでっかい犬が『噛みます！』という顔で出て来て」I浦さんの足に噛みついたのである。鋭い牙は確実に石Uさんのふくらはぎを捕らえ、あと1センチで動脈に到達していたという。「パパはみんなの犠牲になったんだぞ」と主張するI浦さんに対し、美人の嫁さんには「レーシングドライバー石U宏明、犬に噛まれて死ぬ、ってことになったら恥ずかしい」と笑われたのだそうだ。この話をチームに聞くと、「ああ、チワワに噛まれた話ね」という素っ気ない返事が返ってくる。なかなかの恐怖体験のはずだが、そのわりに周囲の反応が薄いのは、I浦さんが何かに憑かれているから、とでも言うのだろうか。

N.Mitsuhashi

石Uさんのイメージ

チームのイメージ

お分かりいただけただろうか。I浦さんの右足ふくらはぎには、いまも痛々しい傷跡が残っている。彼がいつまでもトップクラスの速さを誇る理由は、アクセルを踏むこの足に、犬の魂が乗り移っているから、とでも言うのだろうか。

来季の3車のルーフを押してみました

一番凹んだ（軽量化している）マシンはこれ!

マシンの上部をできるだけ軽く仕上げるのはレーシングカー作りにおける常套手段。極限まで軽く薄ーく作られているため、近年ドライバーに言い渡されているのが、「勝ってもルーフには乗っちゃダメ指令」なんだとか。ってことは押すと凹むのか？　どのマシンが一番凹むのか？　あなたなら興味あるでしょ？

R.Hirano

最終戦もてぎの現場で展示されていた20年型GT500マシン。「ご自由に押してください」とは書いてなかったので、一応、3メーカーにお願いして押してみました。

N.Mitsuhashi

GRスープラ

微動だにせず

まずはスープラから。あれ？　びくともしませんね。ルーフの形状が剛性感ありそうだしね。

N.Mitsuhashi

NSX

指が折れそう

ではNSXはどうでしょう。えいっ。固っ！　これもびくともしません。なんか話が違うぞ。

N.Mitsuhashi

GT-R

ペコッ

GT-Rもどうせ固……ウホッ。ペコペコです（喜）。ということはGT-Rはボディ上部が軽く作られ、重心高が低くなっているはずです。来シーズンに向け、一歩リードですね！　ニッサンファンの皆さま、期待できますよー。

【 閲覧は自己責任で 】

お悔やみ申し上げます

セパンの鳥さん

そう多くはありませんが、レース界でもごくまれに起きるバードストライク。開幕前のセパンテストでそれが起きちゃいました。乗っていたのは中嶋大祐センシュです。「ストレートを走っていたら、地面にいた鳥が急に飛び立って目の前に。避けようがなく、当たった瞬間、ちぎれた羽が飛んでいくのが見えました」とのこと。写真はその直後のものですが、“ご遺体”がノーズに張り付いたまま……。合掌。

ピットに戻った後、メカニックが即席“おくりびと”になったということでした。今季のモデューロNSXは、この鳥さんの魂も乗せて走っていたのです。

R.Hirano

素敵すぎるで賞

ロシターさんとその彼女さん

これ、J.ロシターさんとその彼女さんです。撮影用ではなく、「素」の瞬間を捉えたものです。めちゃくちゃ素敵ではないですか？　まるで映画のワンシーンのようでもあります。むさ苦しいおっさんにとっては、もはや嫉妬しか浮かびませんな（哀）。ということで、その嫉妬エネルギーを元にいろいろ広告を作ってみました。ではどうぞ。

S.Tamura

全米が震撼した
美しく哀しいラブストーリー
愛と殺意の狭間

大切な人を守りたい
ダメ! あおり運転
as広告機構

カレシもゾッコン
魅惑のフレグランス
#12

人生最大の感動はおふたりで
ロシロシ産婦人科病院

クイズの答え

A：#24 リアライズコーポレーション ADVAN GT-R

B：#64 Modulo Epson NSX-GT

C：#34 Modulo KENWOOD NSX GT3

D：#56 リアライズ 日産自動車大学校 GT-R

E：#16 MOTUL MUGEN NSX-GT

GT300 Driver & Team
CHAMPION

#55 ARTA NSX GT3

Shinichi Takagi / Nirei Fukuzumi



GT300チャンピオンを
支えたサプライヤー

Project μ

MR(ミッドシップ)という未知を乗り越えて。

Text：高橋カズキヨ（Kazukiyo Takahashi／本誌）
Photo：服部眞哉（Shinya Hattori）／益田和久（Kazuhisa Masuda）／PMU

2019年のスーパーGT GT300では、ARTA NSX GT3がドライバー&チームのダブルタイトルを獲得した。GT3車両では規則により開発できる領域はかなり狭く、ブレーキではパッドのみ。チームやドライバーがパッドメーカーへかける期待は非常に大きい。

プロジェクトμは、ARTAのGT300チームとは長年のパートナーで、現在のGT3に求められる「制動力や

PMUユーザー、GT300上位独占!

コントロール性と、進化するタイヤグリップとABSとの兼ね合い」についてもいいバランスを実現してきていた。だが、NSX GT3はMR（ミッドエンジン・後輪駆動）で、GT300用としてはプロμとして初。「パッドには相当厳しいだろうと。まずはウチのGT3用スタンダードから始めました」（取締役 技術部 部長の橋本廣行さん）。

ドライバーからの初期の要望は「絶対的な制動力を上げたい」というもの。それを受け、耐熱性で尖った特性とし、制動力は確保した。問題はそれを維持できるかどうか。「ドライバーからすると、ブレーキのパフォーマンスは安定してほしい。うまく曲げることにも使いたいからコントロール性、ABSとのマッチングも大事。そこを1戦1戦、クルマ側とパッド側とでお互いに合わせ込みながらやっていきました」。

そうして、開幕戦岡山と第2戦富士では2位、第7戦SUGOでは優勝。ランキングトップで最終戦もてぎを迎えた。

もてぎは「世界で最もブレーキにキツいコースのひとつ」と言われ、重いGT3にはとくに厳しい。「冷える前に次のコーナーが来てしまう。チームも熱に対しては相当な危機感がありました。ですので、我々の目標は〝走り切れるパッド〟を作ること。最後まで、きちんと止まれて、コントロール性が高く――〝パッドの離れ〟が乗り手の意志に忠実で、効き方もリニア――、同時に耐熱性が高いものを作ろうと。ご存じのとおり、これらは相反する要素。腕の見せどころでもありました（笑）」。決勝レースでは制動力の点でドライバーから厳しい意見が出たという。だが、これは他車でも同様らしく、パフォーマンス面で凌いだことで4位フィニッシュ。見事、戴冠となった。

「ドライバーにもおおいに助けられました。最初は充分なパフォーマンスがあるかどうか分からないなかで、うまく合わせてくれていました。ふたりのスタイルは、高木選手がジワーッと踏み込んでいってABSを積極的に使うタイプ、福住選手は初期にロック寸前までガツンと踏んでABS介入をなるべく回避するタイプと、かなり異なるのですが、開発を進めていくなかでふたりのバランスが取れたところに仕上げていくことができた。もちろん、まだ開発途上ですが、我々としても少なからず貢献できたかなと思っています」

GT300 Driver & Team 2nd

#96 K-tunes RC F GT3

Morio Nitta / Sena Sakaguchi

「RC F GT3はパッドに求められる傾向がNSX GT3に近いですが、重いので、『とにかく効くのがほしい』と。19年はこの３チームがチームランキングで1-2-3となりました。この３チームは我々のトライを快く受けてくれていたことも開発のうえでとても助かりました」（橋本さん）

GT300 Driver 4th Team 3rd

#4 グッドスマイル 初音ミクAMG

Nobuteru Taniguchi / Tatsuya Kataoka

「AMG GT3は奥まで突っ込めて、ブレーキングも安定しています。ブレーキングがいいことは間違いありません。もちろん、パッド開発も進んでいますが、谷口選手からはリクエストが矢のように届いています（笑）」（橋本さん）



K.Masuda



最終周のシケインまで続いたオーバーテイクの応酬

“史上最多47台”のなかで輝いた原石

**2019年の日本一決定戦は47台というスーパーFJ史上、最多台数が集まった
予選からハイレベルなバトルが繰り広げられ、ファイナルでは1周目でクラッシュから赤旗という
波乱の幕開けのなか、才能あふれる若手らが最後まで輝きを放った**

Text：はた☆なおゆき（Naoyuki Hata）
Photo：吉見幸男（Yukio Yoshimi）／熱田 護（Mamoru Atsuta）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／遠藤樹弥（Tatsuya Endo）／FIA F3



１９９８年からスタートしたＦＪ日本一決定戦が22回目の開催を迎えた。２００７年からシリーズ名称が「スーパーＦＪ」に変更されて３年間は、それまで行なわれていたＦＪ１６００との混走が続いた日本一決定戦。２０１０年以降はスーパーＦＪの単独開催となっている。２０１７年に42台の参戦台数を記録していたが、それ以外は40台を超える年はなかった。しかし、２０１９年は鈴鹿サーキットのグリッド最大台数が50台に増えたこともあり、スーパーＦＪとしては史上最多となる47台が鈴鹿に集結した。

予選と第１レグは例年どおり２グループに分けられ、Ａグループのトップは２０１９年いっぱいでレース活動の終了を表明しているル・ボーセモータースポーツの伊東黎明、Ｂグループは２０１９年のＳＲＳ・Ｆを主席で卒業した岩佐歩夢（ルーニースポーツ）がトップを記録した。アベレージで勝った伊東がポールポジションを獲得し、ファイナルのグリッドアウト側にＡグループ勢が並ぶこととなった。

一方、２０１８年の日本一決定戦で３位に入賞し、２０１９年の鈴鹿シリーズでチャンピオンを獲得。日本一決定戦の〝本命〟と目されていた澤龍之介（ミスト）は第１レグで４位、ファイナルのグリッドは７番手スタートとポジションを落としていた。

澤の前に並ぶのは「２年前の忘れ物を取り戻しに来た」と語る岡本大地（イーグルスポーツ）を筆頭に、ともに鈴鹿シリーズを戦った中村賢明（Ｍ２エンジニアリング）、岡山シリーズチャ

Y.Yoshimi


T.Endo


T.Endo



Y.Yoshimi

普段のスーパーFJで赤旗が提示されるレースは多くない。バックストレートのクラッシュで中断となったレースは４周目にSCスタートにて再開された。また、元嶋と中村のプレッシャーに屈することなく走り切った入山が３位でフィニッシュ。いったんは12番手まで退いた伊東は後半に追い上げて、８位でフィニッシュしている。

 T.Endo

ンピオンの入山翔（Giddyup）、もてぎシリーズチャンピオンの岩澤優吾（ル・ボーセモータースポーツ）と強者ぞろいだ。澤の「最後になるかもしれない」レースに暗雲が立ち込めた。

ファイナル当日は気温13度、路面温度が22度まで上昇して晴天に恵まれた。サーキットに日差しがさし込む13時40分、47台のエンジン音がなり響く。スタートを決めたのは3番手グリッドの岡本。これに岩佐が続き、PPスタートの伊東は4番手までポジションを落とし出遅れてしまう。


T.Ogasawara


T.Ogasawara



M.Atsuta


FIA F3

歴代優勝者は錚々たるメンバーが顔を並べる。スーパーGTやスーパーフォーミュラで活躍し、世界の経験もある平川亮、牧野任祐。そして、2019年はFIA F3で1勝を挙げた角田裕毅や、その角田と同じくFIA F3に参戦していた名取鉄平も日本一決定戦を制している。多くの若手が四輪レースをスタートさせてきた場所なのだ。

スーパーFJ日本一決定戦
歴代参戦台数と優勝者一覧

年	参戦台数	優勝者
2010	38	平川 亮
2011	39	加藤 智
2012	35	元嶋佑弥
2013	39	山田真之亮
2014	31	牧野任祐
2015	34	阪口晴南
2016	33	角田裕毅
2017	42	名取鉄平
2018	32	三宅淳詞
2019	47	岩佐歩夢

このままレースはスムーズに行くかと思われたが、1周目のバックストレートで後続の3台が絡むクラッシュが発生しセーフティカーが導入。マシン撤去のために、すぐに赤旗が提示され、レースはいったん中断された。しかし、その直後、トップに躍り出ていたはずの岡本が燃料系のトラブルによりマシンをストップさせた。セーフティカーの導入でスロー走行を強いられたことにより、突然エンジンが息絶えてしまったという。しかし、わずか10周で争われる日本一決定戦において、この展開はまだ序章に過ぎなかった。

SC先導によって4周目にレースが再開されると、トップの岩佐がリスタートを決め、後続を1秒近く引き離してコントロールラインを通過。その後ろでは伊東が4番手スタートの元嶋成弥に1コーナーで襲いかかり、アウトから交わしたものの、2コーナーでわずかにリヤが流れ痛恨のスピン。一瞬、アクセルを緩めた元嶋の脇をすり抜けていったのは、SCボード提示前に入山と中村を捉えていた澤だった。

トップを走る岩佐にじわりじわりと澤がファストラップを連発して差を詰めていく。第1レグを終えたあとにポツリと「雨でも降らないかな……」とこぼしていた澤にとって、路面温度が上昇したコンディションの変化は好影響をおよぼしたようだ。本来のスピードを遺憾なく発揮し、戦える自分を再確認すると、8周目に岩佐の真後ろにつけた。

しかし「この1年間、ずっと澤くんにやられてきて、日本一決定戦で倒すしかない」と、強い気持ちを抱いてきた岩佐も簡単には譲れない。ふたりの対決は2019年の鈴鹿シリーズ全6戦に渡る。その勝負は4対2で澤が圧倒的な強さを見せていた。岩佐はシリーズ第2戦こそ澤を下して勝利したものの、もうひとつの第6戦は澤が参戦していなかったため直接対決を制したとは言えない。その悔しさを晴らすため、岩佐にとっても日本一決定戦は絶対に負けられない戦いだったのだ。そんなふたりはコンマ差のまま最終ラップに入っていった。

2019 SCHOLASHIP

JSSスカラシップは昨年のリベンジを果たした澤が獲得！

澤龍之介がレース後に号泣したのにはもうひとつ理由があった。「これが最後のレースになるかも」という決意で挑んでいたからだ。「資金もそうですし、親とは『FTRSのスカラシップを得られなかったら、レースをやめよう』と話をしていて……。自分としてはまだレースを続けたいんですけど、無理かもしれないので、最後は気持ちよく勝ちたいと思ってやってきた」

だが、シーズンを通じた強さと速さ、そして今回の日本一決定戦で見せた走りが、選考委員に高く評価されてJSSスカラシップを得た。したがってその勇姿は2020年も見られるはずだ。

澤は2002年２月23日生まれで、千葉県出身の高校生。小学５年生からレンタルカートをはじめた。17年に全日本選手権のFS-125クラスでチャンピオンを獲得後、18年には鈴鹿でスーパーFJに参戦。第３戦からの出場だったにも関わらず、３戦連続で２位を得てランキングは５位、日本一決定戦では３位を獲得した。19年は鈴鹿で５戦４勝して王座獲得の他、岡山でも２戦２勝。FIA-F4にも最終大会もてぎにスポットで参戦した。


Y.Yoshimi



Y.Yoshimi

鈴鹿シリーズでは他者を寄せ付けない速さを見せていたが、日本一決定戦ではファイナルまで噛み合わない部分があった澤。最後は岩佐とのトップ争いで本来の力を見せ、見事2019年のJSSスカラシップを手にした。

日本一決定戦

12月8日 鈴鹿サーキット

岩佐の隙を狙う澤はスプーンでインに飛び込み、ついにトップに躍り出る。反撃を試みたい岩佐だが、130Rは黄旗が振られ仕掛けることができない。残されたチャンスは最終シケインのみ――。このまま抑えきれば澤が逆転で日本一の称号を得ると誰もが思ったその瞬間、澤は唯一にして最大のミスをおかした。わずかに空いたインを岩佐は見逃さず、鋭く刺してトップを奪い返したのだ。

「きっちりバトルをして、勝てたのはすごくうれしいです。練習のときからチームの皆さんと、一生懸命考えて必死にやってきた結果が、最後の最後に結びつきました」と、最高の舞台で最大のライバルを下した岩佐。

一方、レース後の澤は涙を止めることができなかった。「最後に気が緩んでしまった」と語ったが、それは本音ではないように聞こえた。レースのほとんどを追う立場だった澤がその瞬間まで全力を尽くして戦い抜いたことを証明する言葉だったのではないか。

岩佐と澤は好ファイトのなかで一番大切なものを手に入れた。それはカートから世界最高峰のF1まで、舞台は違うにせよ過酷なレースを戦うなかで欠かすことのできない「諦めない強さ」だ。彼ら以外にも結果を問わず、同じような手応えを得た者がいたに違いない。それこそが「登竜門」として若手の成長をうながし続けてきたスーパーFJの存在意義だ。これまで数々のトップドライバーを輩出してきたスーパーFJで、19年も可能性を秘めた原石たちが輝きを見せた。彼らがこの先、さらなるステップを重ねていくことを願わずにはいられない。

FINAL RESULT

鈴鹿サーキット 10周 ■晴れ／ドライ

Pos.	No.	Driver	Team/CAR	Type	Laps	Time
1	11	岩佐 歩夢	Rn-sports制動屋DプロKK-S	KK-SⅡ	10	39'04"643
2	56	澤 龍之介	TPS•KK-SⅡ•制動屋	KK-SⅡ	10	+0"703
3	22	入山 翔	Giddyup KKS2 yamasyo	KK-SⅡ	10	+1"793
4	59	元嶋 成弥	NAVY AUTO.MYST.KKS-Ⅱ.制動屋	KK-SⅡ	10	+2"216
5	12	中村 賢明	M2 inoki KK-SⅡ	KK-SⅡ	10	+2"640
6	26	吉元 陵	安藤商会オートパンサーNEO鹿児島	KK-SⅡ	10	+7"111
7	63	岩澤 優吾	ル•ボーセフォーミュラアカデミーPFC	RD10V	10	+9"795
8	62	伊東 黎明	ル•ボーセフォーミュラスカラシップPFC	RD10V	10	+10"601
9	69	佐藤 巧望	Leprix Sport kks-Ⅱ	KK-SⅡ	10	+10"781
10	57	吉田 宣弘	DAYTONA☆KK-SⅡ☆MYST☆ED	KK-SⅡ	10	+12"463
11	77	荒川 麟	Drago CORSE 10V	RD10V	10	+13"456
12	2	菊池 宥孝	ラインアップ KRS KK-SⅡ	KK-SⅡ	10	+14"515
13	8	普勝 崚	FTK•レヴKKS-Ⅱ	KK-SⅡ	10	+17"233
14	18	西村 和真	Bitcoin 悟 19J	WEST19J	10	+17"389
15	15	上野 大哲	MST ユーシン JMCイーグルスポーツ	KKS	10	+20"944
16	68	Lee Chang uk	team korea with leprix	KK-SⅡ	10	+21"285
17	34	下野 璃央	Drago CORSE 10V	RD10V	10	+23"413
18	88	八巻 渉	中日本自動車短期大学MSE学科KKS-Ⅱ	KK-SⅡ	10	+25"054
19	61	大草 りく	KK-SⅡ•制動屋•MYST	KK-SⅡ	10	+26"064
20	50	梅田 剛	UmeRacing&スキルスピードRD10V ED	RD10V	10	+27"055
21	16	Lee Chan Joon	M2 KK-SⅡ seidoya	KK-SⅡ	10	+27"250
22	36	小村方 喜章	アルビRT玉三郎GIA湯田上ED10V	RD10V	10	+32"409
23	79	里見 乃亜	中日本自動車短期大学MSE学科KKS-Ⅱ	KK-SⅡ	10	+33"595
24	70	宇高 希	MOAVIC レプリ KK-SⅡ	KK-SⅡ	10	+34"631
25	21	HIROSHI OHTA	ミスト•セキグチ•制動屋	KK-SⅡ	10	+39"648
26	64	岸本 尚将	ル•ボーセフォーミュラスカラシップPFC	KK-S	10	+44"935
27	19	浜久保 太一	KK-SⅡ	KK-SⅡ	10	+46"408
28	44	篠田 義仁	イワモトレーシング/制動屋/SJ	KK-SⅡ	10	+47"263
29	37	森 准平	アルビMAKEWINNER GIAED	RD10V	10	+47"702
30	60	益田 富雄	KMTS.R.T ネイビーオートKKS-II	KK-SⅡ	10	+48"126
31	17	道野 高志	道野眼科RACING 10V skill	RD10V	10	+48"785
32	6	藤原 大暉	ACE LINES137レヴ	KK-SⅡ	10	+52"030
33	43	高口 大将	ドラゴコルセスカラシップ	RD10W	10	+53"026
34	25	濱野 隆一	HTW スキルスピードRD10V	RD10V	10	+58"281
35	23	宮本 健一	KMTS-RT ミスト KK-SⅡ	KK-SⅡ	10	+1'03"592
36	5	早川 和樹	ABBEY Racing KKS-II	KK-SⅡ	10	+1'04"643
37	35	山陰 一	アルビビヨンド GIA 大槌ED	KK-ZS	10	+1'09"979
38	7	高橋 浩史	BBK☆レヴレーシング	KK-SⅡ	10	+1'27"815
39	13	碓井 剛	C.O.B-KART	KK-SⅡ	10	+1'28"012
40	28	依田 学嗣	WEST07J	WEST07J	10	+2'00"484
41	30	木下 藍斗	マルQ.ガレ茶.ED.10V	RD10V	8	+2 Laps
42	58	村松 日向子	Rn-sports 制動屋 KK-S2	KK-SⅡ	7	+3 Laps
以上 規定周回数完走						
	38	岡本 大地	SACCESS Racing KKS-Ⅱ	KK-SⅡ	2	+8 Laps
	10	鶴田 哲平	LAPS A-ONE KK-S2	KK-SⅡ	0	+10 Laps
	3	兒島 弘訓	KRS 07J	WEST07J	0	
	9	上吹越 哲也	FTK•レヴレーシング	KK-SⅡ	0	
	39	高橋 武秀	SANKOイーグル	KK-SⅡ		失 格

QUALIFY Group A

Pos.	No.	Driver	Time
1	62	伊東 黎明	2'14"328
2	38	岡本 大地	2'14"976
3	56	澤 龍之介	2'15"050
4	12	中村 賢明	2'15"178
5	2	菊池 宥孝	2'15"301
6	77	荒川 麟	2'15"700
7	26	吉元 陵	2'15"818
8	8	普勝 崚	2'16"199
9	10	鶴田 哲平	2'16"202
10	58	村松 日向子	2'16"266
11	6	藤原 大暉	2'16"482
12	64	岸本 尚将	2'16"609
13	34	下野 璃央	2'16"720
14	88	八巻 渉	2'16"759
15	50	梅田 剛	2'17"207
16	3	兒島 弘訓	2'17"383
17	70	宇高 希	2'17"991
18	36	小村方 喜章	2'18"705
19	30	木下 藍斗	2'18"787
20	39	高橋 武秀	2'19"330
21	17	道野 高志	2'19"795
22	7	高橋 浩史	2'23"741
23	35	山陰 一	2'24"517
24	13	碓井 剛	2'25"611

QUALIFY Group B

Pos.	No.	Driver	Time
1	11	岩佐 歩夢	2'14"712
2	59	元嶋 成弥	2'14"925
3	22	入山 翔	2'15"323
4	18	西村 和真	2'15"619
5	61	大草 りく	2'16"091
6	57	吉田 宣弘	2'16"297
7	63	岩澤 優吾	2'16"508
8	69	佐藤 巧望	2'17"134
9	15	上野 大哲	2'17"422
10	16	Lee Chan Joon	2'17"545
11	68	Lee Chang uk	2'17"556
12	43	高口 大将	2'17"757
13	44	篠田 義仁	2'17"998
14	9	上吹越 哲也	2'18"604
15	21	HIROSHI OHTA	2'18"618
16	79	里見 乃亜	2'18"686
17	19	浜久保 太一	2'19"013
18	37	森 准平	2'19"088
19	60	益田 富雄	2'19"757
20	23	宮本 健一	2'20"581
21	5	早川 和樹	2'20"773
22	25	濱野 隆一	2'21"959
23	28	依田 学嗣	2'31"182

LEG1 Group A

Pos.	No.	Driver	Time
1	62	伊東 黎明	13'33"975
2	38	岡本 大地	+0"573
3	12	中村 賢明	+1"625
4	56	澤 龍之介	+3"449
5	77	荒川 麟	+6"713
6	2	菊池 宥孝	+7"576
7	26	吉元 陵	+10"081
8	10	鶴田 哲平	+13"398
9	8	普勝 崚	+17"061
10	88	八巻 渉	+19"756
11	3	兒島 弘訓	+21"164
12	34	下野 璃央	+21"917
13	50	梅田 剛	+22"990
14	36	小村方 喜章	+28"536
15	70	宇高 希	+30"032
16	30	木下 藍斗	+31"035
17	39	高橋 武秀	+35"187
18	17	道野 高志	+40"905
19	64	岸本 尚将	+45"474
20	58	村松 日向子	+50"384
21	35	山陰 一	+51"086
22	7	高橋 浩史	+1'03"870
23	13	碓井 剛	+1'15"784
24	6	藤原 大暉	+1 Lap

LEG1 Group B

Pos.	No.	Driver	Time
1	11	岩佐 歩夢	13'37"115
2	59	元嶋 成弥	+0"498
3	22	入山 翔	+1"107
4	63	岩澤 優吾	+6"479
5	18	西村 和真	+6"914
6	57	吉田 宣弘	+9"184
7	69	佐藤 巧望	+10"873
8	61	大草 りく	+11"397
9	15	上野 大哲	+19"840
10	68	Lee Chang uk	+21"886
11	16	Lee Chan Joon	+24"505
12	9	上吹越 哲也	+31"774
13	79	里見 乃亜	+32"587
14	37	森 准平	+33"460
15	21	HIROSHI OHTA	+33"747
16	60	益田 富雄	+36"523
17	19	浜久保 太一	+37"902
18	44	篠田 義仁	+38"051
19	25	濱野 隆一	+38"269
20	43	高口 大将	+38"306
21	5	早川 和樹	+53"206
22	28	依田 学嗣	+1'43"570
23	23	宮本 健一	+6 Laps

2019 FORMULA 4 CHAMPIONSHIP

JAF F4

PADDOCK NEWS Vol.5 www.f4k.co.jp

国内唯一開発競争のある ミドルフォーミュラF4の魅力を探る

Text & Photo：大串 信（Makoto Ogushi）
Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／米重有三（Yuzo Yoneshige）

2019年も大詰め、12月の鈴鹿サーキットでJAF F4日本一決定戦が開催された。ここに、今シーズンはHFDP（ホンダ・フォーミュラ・ドリーム・プロジェクト）でFIA・F4選手権を戦ったドライバーたちが参戦、目を引いた。鈴鹿サーキットに現れたのは、圧倒的な強さを発揮してシリーズチャンピオンを獲得した佐藤蓮、シリーズ後半調子を上げて2位に続いた三宅淳詞、逆にシリーズ後半調子を落として6位で終えた太田格之進の3人である。

FIA・F4のシーズン終了後、なぜ彼らはJAF F4にわざわざ個人参加したのだろうか。FIA・F4の王座を獲得した佐藤はその理由を「チャンピオンは獲りましたが、今後のステップアップを考えたとき、これだけスピード域の高いマシンを低コストで練習ができるというのが魅力的でした」と語る。

三宅は「JAF F4のほうがクルマの限界値が高いのでスピードに慣れるという面でためになります。ぼくは、来年のことがまだ決まってはいないんですが、FIA・F4に出るにしても勉強しておこうと思ってミストの庄司社長に頼んで出場しました。こっちで学んでおけば、それより低い限界での運転は楽になると思って」と言い、太田も「現状、FIA・F4とF3の間に位置するカテゴリーだと思うんです。それでいてコストはFIA・F4より低い。グリップが低くてパワーがあるのでドライビング能力を向上させるためには最高のカテゴリーだと思うんです」とその魅力を語る。

HFDPドライバーたちが日本一決定戦にそろって参戦 JAF F4の存在理由

今年、FIA・F4鈴鹿大会で記録されたベストタイムは太田の2分7秒575だったが、この週末太田がポールポジションを獲得した際に記録したタイムは2分3秒480。全日本F3選手権鈴鹿大会でのポールタイムが1分51秒305であり、その位置付けがよく分かる。その違いはエンジンのパワーだけではない。

「一番の違いはJAF F4にはデフが入っている点です。だからアクセルを踏めば空転しないで前へ進んでいきます。FIA・F4は、行けるけれど少し我慢して走ったほうがいいのに対し、JAF F4は攻めたら攻めただけタイムが出るので、行けるだけ行ってブレーキでしっかり止めて、アクセルを早く踏むような走りがいい。そういう違いがあります」（三宅）

RACE RESULT



日本一決定戦
12月7-8日
▶ 鈴鹿サーキット



HFDPとしてフルシーズン参戦したFIA-F4では、後半の失速が影響し悔しい思いをした太田。だが、その悔しさを晴らすような完璧なレースで、2位以降に3秒以上の差をつけて完勝した。



今回の日本一決定戦には全20台がエントリーした。2015年から4年ぶりの20台入りとなった。

太田も「FIA・F4はコーナーでロールさせすぎると空転して前に進まなくなってしまいます。それに対しJAF F4はチューニングエンジンだけどタイヤはFIA・F4よりもグリップが低いので、グリップを意識しすぎるとコーナリング速度が遅くなるし、攻めすぎると飛んで行ってしまいます。ピーキーでクイックに動くからミスなくうまく走らせるのがすごく難しいぶん、反応力を含めいろんなスキルが身につくと思います」と言う。

佐藤は、異なる点でもJAF F4には特長があると指摘する。

「FIA・F4では決められた部分しかクルマをいじれませんが、JAF F4ではセッティングでいじれる範囲が大きくて、セッティングを変えると違いが大きく出やすいので自分のフィードバックの力なども学べます」

たとえばJAF F4ではダンパーの減衰力をバンプとリバンプで別々にセッティングが可能であり、FIA・F4よりも複雑なセッティングが可能だという。

「上のクラスに行ったらそういう知識や経験は絶対に必要になると思うので、JAF F4で勉強しています」(三宅)

3人は、FIA・F4が求める"丁寧な走り方"とJAF F4で求められる"攻める走り方"は、レーシングドライバーとしてはどちらも重要なスタイルで兼ね備える必要があると口をそろえる。自動車メーカー系の育成プログラムがFIAの世界規格であるFIA・F4を使っており、日本独自規格のJAF F4がその練習に活用される所以がここにある。

鈴鹿のJAF F4日本一決定戦に臨んだ3人だったが、予選でポールポジションを獲得、セミファイナルを1位で終えファイナルで優勝を飾るという完勝を遂げたのは太田だった。FIA・F4シリーズ後半戦に陥った苦境を吹き飛ばす快走だった。

一方、FIA・F4チャンピオンの佐藤は予選でトラブルに見舞われてつまずいたが、セミファイナルではファステストラップを記録するなどチャンピオンらしい速さを見せファイナルを太田に続く2位で終えた。またスケジュールが合わず、ほぼぶっつけ本番となった三宅は予選5番手からファイナルを4位でフィニッシュ、来季へ向けて希望を膨らませた。このように、HFDPの3人は、ふたつのカテゴリーをうまく使い分けて自分たちのドライビングスキルを磨き、世界に通用する結果を出してさらに飛躍しようとしているのだ。



今回は３位に入賞した大草りき（右）も含めたトップ４をすべてMYSTのドライバーが占めた。大草も他の３人と並んで将来が期待される若手だ。牧野任祐や角田裕毅らを輩出したMYSTから次に頭角を現すのは誰だ？

2020年 JAF F4選手権暫定カレンダー

Round	Date	Circuit
1	3/8	ツインリンクもてぎ
2	5/16-17	スポーツランド SUGO
3	5/16-17	スポーツランド SUGO
4	7/12	ツインリンクもてぎ
5	8/2	筑波サーキット※
6	8/8-9	岡山国際サーキット
7	8/8-9	岡山国際サーキット
8	9/20	鈴鹿サーキット（西）
9	9/20	鈴鹿サーキット（西）
10	10/25	鈴鹿サーキット
11	11/14-15	富士スピードウェイ
S-FJ&F4 マスターズレース（仮）	12/6	ツインリンクもてぎ

※注釈：筑波戦は1戦または2戦で現在調整中

FIA-F4の"丁寧な走り方"とJAF F4での"攻める走り方"はどちらも重要なスタイル

 Y.Yoneshige



TOYOTA

PROFILE

勝田貴元

12歳でカートデビュー。2011年FCJ（フォーミュラチャレンジ・ジャパン）チャンピオン。13年全日本F3シリーズ２位。14年からは全日本ラリー選手権にも挑戦し、第８戦でJN5クラス優勝。15年に「TOYOTA GAZOO Racing ラリーチャレンジプログラム」のドライバーに選出。17年WRC第７戦イタリアのWRC ２でクラス３位。18年WRC第２戦スウェーデンのWRC ２でクラス初優勝を果たした。18年９月、同プログラムの育成ドライバーに選出。19年はWRC ２に全14戦中12戦に参戦の予定だったが、第10戦ドイツと第13戦スペインではWRカーのヤリスWRCをドライブした。20年はヨーロッパラウンド７戦＋日本の計８戦にヤリスWRCで参戦する予定。1993年愛知県生まれ。

STRONG CONFIDENCE.

収穫を2020年への自信に換えて。

2020年はヤリスWRCで8戦に出場することが発表された貴元
柔和な表情と謙虚さなかに2019年とは明らかに違う強い自信がみなぎってた

Interview, Text & Photo：古賀敬介（Keisuke Koga）
Photo：TOYOTA

——海外ラリー参戦4年目の2019年は、初開催となったWRC2のチリ戦でキャリア2回目の優勝を果たし、ヤリスで2回、WRCに出場しました。

貴元：ヤリスWRCの参戦プログラムを初めて聞いたときは驚きました。初戦のドイツでは結果がどうだといったことはまったく考えていなくて、20年に向けて全部のステージを走り切り、経験を積むことだけに集中しました。本当に気持ちよく走れるクルマだったので、もうちょっと攻めたかったというのが本音ですが、ドイツは難しく、何が起こるか分からないラリーですので、結果的に完走重視の走りで良かったと思います。その状況でもタイムは上がっていったし、次のスペインではもう少しステップを上げて走ることができました。グラベルでは上位のドライバーと1㎞あたり0・5秒程度の差のSSもあり、手応えを感じました。それほどリスクを負っていないなかであのタイムが出たのは、非常にポジティブなことでしたね。

——たしかに、上位選手たちとのタイム差は着実に縮まっていきました。

貴元：WRC2なら表彰台に上がれたのではないかというリスク配分でしたが、そう考えるとトップのレベルは想像以上に高かった。オィット（タナック）たちがいつも言っていた「ステージでは常に全開。少しでも抑えたら、軽く10秒離される」という意味をやっと理解できました。きっとこの先、さらに実感すると思います。

——スペインの最終SSでタナックは圧巻のベストタイムを刻み、ドライバーズタイトルを決めた。

貴元：彼のタイムは衝撃的でした。かなりチャレンジングなSSで、チームからは「あのステージを攻め切れるのはタナックだけだから」と言われていたので、自分はしっかりと走ることに集中したのですが、それにしても彼のタイムはヤバかった。あれくらい思い切り走れないと世界チャンピオンにはなれないんだなと思ったし、行ってもいいんだということも分かり、それがモチベーションにもなりました。これまでは抑えて走り、マネージメントし

TOYOTA

縮まった。ただ、まだまだ足りない

ていましたが、世界のトップではそんなのは通用しないというのを、身にしみて感じられたのは大きな収穫でした。

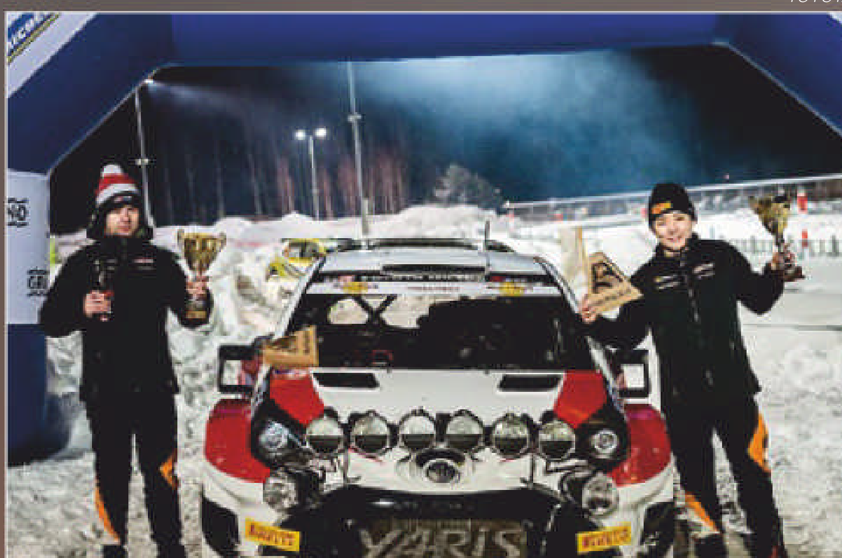
――2020シーズンのトヨタは、タナックをはじめとするレギュラードライバーが全員入れ替わります。

貴元：みんないい人たちで、ラリー中はもちろん、レッキでもいろいろなことを教えてくれました。本当にお世話になったので、やはりさみしいです。ヤリ・マティ（ラトバラ）は面白くてキャラも立っているんです。経験も豊富なので、親切にいろいろなことを教えてくれたし、それが助けになったラリーもたくさんありました。クリス（ミーク）は、初めて会ったときに「電話番号を交換しよう。何かあったらすぐに連絡して」と言ってくれた。また、それよりも前に、僕がWRC2で初めて優勝した18年のスウェーデンでは、トップで迎えた土曜の朝、わざわざ「アメージングだ、すごいドライビングだよ」と遠くから言いに来てくれたんです。それが初めての会話でした。当時はクラスもチームも違いました。本当に感動したし、そのときから彼をリスペクトしていました。テストでは横に乗せてくれて、「これぞ全開の走り」というのを見せてくれた。速さはピカイチだったので、クリスがいなくなってしまうのはとても残念です。

――タナックとはとくに親しい関係だったように見えました。

貴元：自分がレッキしたときのビデオを見せてくれて、気をつけるべき場所や、インカットできるコーナーなど、わざわざ時間を割いてビデオを見ながら細かく教えてくれました。単にラリーのことだけではなく、チームとのやりとりでも間に入って話をしてくれた。ドライビングはもちろん、環境作りの面でも助けてくれたので、感謝しかありません。それだけに、個人的にはすごくさみしいです。ただ、いつか追いつかなければいけない存在。今後、同じクラスで走れるのは楽しみです。

TOYOTA



TOYOTA



（左）2019年はフィンランド国内選手権の２戦にも出場。３月のイタラリーではWRカーでの出場は貴元のみ。新雪に苦しみ、途中のステージで地元選手に先行されたが、最後のギャラリーステージで意地のアタックを見せ、逆転で総合優勝。（右）５月のリーヒマキラリーではヒュンダイの若手もWRカーで出場。コンペティションがあるなかで勝ち切った。(as)

—良くしてくれた3人がいなくなり、心細さも少しありますか?

貴元：でも、新しく加わる3人もよく知っていますし、不安はありません。カッレ（ロバンペラ）とはとくに仲がいいですし、（セバスチャン）オジエとも以前から話をしていました。エルフィン（エバンス）は（現在のコ・ドライバーの）ダニエル（バリット）が以前組んでいたドライバーなので、よく知った間柄なんです。

—世界王者6度のオジエから学べることはとても多くありそうですね。

貴元：速さは言うまでもないですが、自信や強さもすごいからこそ、ああやってコントロールしながらラリーを運べるのだと思います。もし自信がなかったら、あんなにメリハリをつけて走れないはずです。19年はクルマに競争力が足りなくて少し残念なシーズンだった思いますが、それでもタイトル争いにしっかり絡んでいた。いろいろなラリーで、彼がどういうドライビングをしているのかデータを見せてもらい、自分の走りに活かせればと思っています。これまで、彼と組んだドライバーはみんな速くなっていったので、僕も20年は吸収をより加速させたい。

スウェーデンとフィンランドでは攻める!

—開幕戦モンテカルロに向けてのテストは始まりましたか?

貴元：12月10日に丸1日走りました。カッレ、エルフィン、オジエという順で2日ずつテストし、最後に僕が乗った。全員が非常にポジティブなフィーリングで、すごく乗りやすいクルマだと言っていたようです。僕は4kmのステージを朝9時から4時まで、合計200km弱を走りました。運良くスノーもアイスもすべて混じったコンディションで、非常にいいテストができたと思います。タイヤについてもあえてフルスリックにしたり、異なるタイヤをクロスで履いたりと、すべてのことを試し、多くの発見がありました。モンテのセットアップはほかのターマックラリーと比べると特殊で、アイスが混じってくるのでダンパーなどはかなりやわらかめですね。

—セッティングに関して、4人のドライバー間で違いはありましたか?

貴元：ベースセッティングは全員同じような方向で、ちょっとした好みの違い程度です。モンテは路面がアイス、スノー、ウエット、ドライと変わるので、オジエによると、クルマを合わせるというよりもフィーリングを確認し、あとはドライバーが合わせるというアプローチのようです。

—テストでオジエと話しましたか?

貴元：テスト日が違ったので直接は話しませんでしたが、クルマのフィーリングなどについてメッセージでやりとりをしました。あと、「よかったら、カーナンバー17を譲ってもらえないだろうか? 何か理由があるのなら、ほかの番号を探すから気にしないで」とも。僕は誕生日が17日ということで17番を使ってきただけなので、「どうぞ」と譲りました。そしたら、「ありがとう」と。元世界チャンピオンなのに、気を遣ってくれてうれしかったですね。

WRカー2戦目ではたしかに上位と



TOYOTA

――ヤリスWRCでモンテカルロに出るのは20年が初めてですよね？

貴元：はい。でも、テストでは思っていたよりもクルマとコンディションにすぐ対応できて、エンジニアも喜んでいました。クルマは最初からとても乗りやすく、R5とは走らせ方が全然違った。R5はパワーがないぶん、アイスではコントロールしやすい。WRカーは、クルマの限界は高いけどパワーもあるので我慢しないといけないし、その抑えどころが難しい。ただ、コントロール自体はとてもしやすいので、エンジニアと一緒にセットアップをいろいろ変え、みんなでワイワイ楽しみながらテストしました。

――R5と違い、アクティブセンターデフを備えるヤリスWRCでは、セッティングの自由度が大きいのでは？

貴元：そうですね。19年のドイツやスペインでは、スロットルワークやブレーキの踏み方がほかのふたりと比べてオィットに近いと言われ、彼のマッピングを使わせてもらったら、すごく乗りやすくて合っていました。経験を積んで攻めるところを攻めていけば、WRカーでも戦えるという自信がつきました。

――2020シーズンは、ヨーロッパの7戦＋日本の計8戦にヤリスWRCで出場することになった。

貴元：出たいからといって、出られるようなクラスや規模ではないので、感謝の気持ちでいっぱいです。ただ、プログラムが大きくなるほど、最低でもここまでは成長しないといけないというハードルも上がっていくので、自分自身にプレッシャーを与え、モチベーションをさらに高めていく必要がある。経験をしっかり積むことだけは忘れず、メリハリをつけて、行けるところは頑張って行く、という戦い方を続ければ、21年はさらに高いレベルで走れると思っています。

――その8戦について、それぞれ具体的な目標は設定していますか？

貴元：モンテはかなり特殊なラリーで、19年にR5で出たのが初めてだったので、しっかり走り切り、経験を積むことが何よりも重要です。ただ、次のスウェーデンではトライできる部分が増えます。テストやコンディション次第ではありますが、雪が降るほどスノーバンクが大きくなり、コースアウトのリスクが下がるので、力量を測るいい機会になると思います。もちろん、このクラスで簡単に行くとは考えていませんが、ほかのラリーよりはいいパフォーマンスを出せるのではないかと思っています。



セントラルラリーでの貴元への声援はとくに大きいものだった。2020年のラリージャパンで、期待と声援を19年以上に大きくできるかどうかはそれまでの7戦での走りにもかかっている。(as)

ドイツでは19年からどれだけ進化したのかだけを見たい

――その後のグラベル3戦は、過去に何度か出場経験があるラリー。

貴元：ポルトガルとサルディニアはサバイバル色の強いラリーですが、R5での出場経験があるので、少しリスクを多くとってもいいかなと考えています。そして、フィンランドでは攻めていきたい。とはいえ、リスクをとりすぎるとかなり危険な領域に入ってしまいますし、そこはまだ現時点では負うべきリスクではないので、状況を見ながらの戦いになるでしょう。スノーバンクがあるぶんだけ、スウェーデンのほうがリスクを多くとって走れると思います。

――ターマックのドイツは、ヤリスで初めて挑んだWRCイベントでした。

貴元：19年の経験を活かせるので、1年で自分がどれくらい成長したのかが楽しみですし、そこだけを見たい。結果がどうこうよりも、初めて乗ったときの自分やほかのドライバーと比べて、どれくらい速くなったのかが明確に出ると思います。ただ、ドイツもかなり特殊なラリー。雨が降ったら、モンテと似たようなトリッキーな路面になるので、状況にかなり左右されることにはなりそうです。





（上）12月15日に行なわれたTOYOTA GAZOO Racing FESTIVALでのイベントでタナックと談笑する貴元。20年はチーム内で“お手本”とするドライバーは変わるが、心配はなさそうだ。（下）同じくTGRFでは、GRヤリス・プロトタイプのデモランを担当した。(as)

K.Koga

勝田貴元2019年WRC 2/WRCリザルト

Rd.	Event	Surface	Pos.	
			WRC 2	WRC
1	Monte-Carlo	Tarmac (+Ice / Snow)	※	-
2	Sweden	Snow	R	-
3	Mexico	Gravel	-	-
4	France	Tarmac	4	-
5	Argentina	Gravel	5	-
6	Chille	Gravel	1	-
7	Portugal	Gravel	13	-
8	Italy	Gravel	R	-
9	Finland	Gravel	R	-
10	Deutschland	Tarmac	-	10
11	Turkey	Gravel	-	-
12	Great Britain	Gravel	-	-
13	Spain	Tarmac / Gravel	-	39
14	Australia	Gravel	Cancelled	
Season Ranking			8	30

※WRC 2へのエントリーなし。RC2クラス6位。「-」は不参加

勝田貴元2020年WRC参戦スケジュール

Rd.	Date	Event	Surface
1	23 - 26 Jan.	Monte-Carlo	Tarmac (+Ice / Snow)
2	13 - 15 Feb.	Sweden	Snow
6	21 - 24 May	Portugal	Gravel
7	4 - 7 Jun.	Italy	Gravel
9	6 - 9 Aug.	Finland	Gravel
12	15 - 18 Oct.	Deutschland	Tarmac
13	29 Oct. - 1 Nov.	Great Britain	Gravel
14	19 - 22 Nov.	Japan	Tarmac

――ヨーロッパでの最後のラリーは、マディなグラベルのGBです。

貴元：GBの路面はかなり滑りますが、クルマを振り回して走ってもいいラリーなので、楽しみたいですね。いま、ほかのラリーではなるべく振り回さないように気を使って走っていますが、実は振り回すのは大好きなんです（笑）。コーチのユホ（ハンニネン）にかなり細かい部分まで走りを見てもらっていて、たった1カ所でもオーバーを出すと、めっちゃ言われます。相当プレッシャーを感じますが、おかげで大きく成長できました。モンテでは、そのユホがグラベルクルーをやってくれることになっているのも心強いですね。

――そして、シーズン最終戦は地元のラリージャパン。

貴元：前哨戦となった19年のセントラルラリーでは、とても多くの人が歓迎してくれて驚きました。いままでラリーを知らなかったような人も、ロードセクションで手を振ってくれたり、写真を撮ってくれたりしました。町や村のなかを通ったときは年配の方がお孫さんらと一緒に手を振ってくれたり。いい意味で本当にびっくりしましたし、楽しめましたね。だから、トップドライバーに混じって少しでもいいパフォーマンスを出すことを目標に1年を戦い、ラリージャパンに臨みたいと思っています。自分にとってのホームイベントですし、最終戦でもあるので、ファンのみなさんの前でいい走りをして、結果を残せるように成長したい。自分がやるべきことにしっかりと集中して、1年を戦いたいと思います。

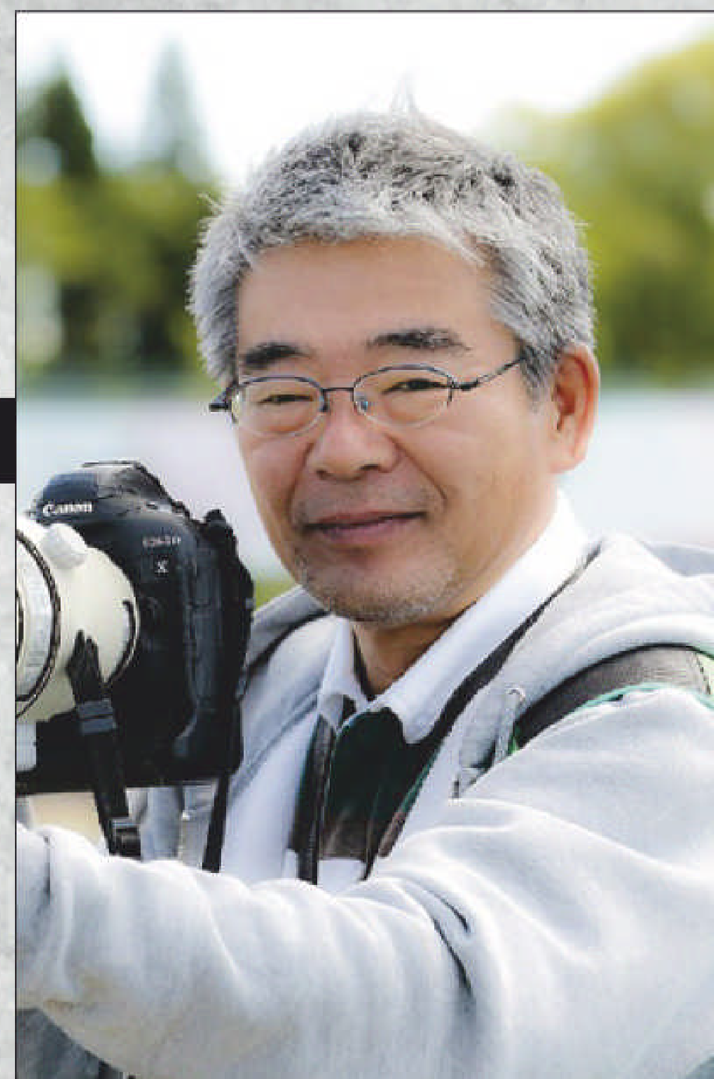
auto sport Web
Sprint Cup

PHOTO CONTEST



入選作品発表

asWebスプリントカップに合わせて開催されたフォトコンテスト
このページでは平田勝カメラマンによって選定された作品（金・銀・銅賞）と
as本誌編集部独自に選定した作品（as編集部賞）を発表します
たくさんのご応募、ありがとうございました！



審査員

平田 勝

ひらた まさる

日本レース写真家協会（JRPA）会員。国内外を問わず、毎年数え切れないほどのモータースポーツイベントを取材・撮影する。スーパーGT、スーパーフォーミュラは毎戦カバーし、本誌にも数多くの写真を寄稿する。

金賞 関場冬樹さん



とにかく、キレイに撮れていますね。クルマをちゃんと止めつつも、背景は横方向へしっかりと流せています。また、作品としてもコルベットと写真右側に位置する木の葉、ふたつの黄色を対比させて、写真として格好いいものに仕上げられています。車体のイエローがややオーバー気味になっていましたので、もう少し絞って撮っても良かったかなとも思いますが、そうすると周囲の流れる光と木の葉の色が暗くなりすぎますので、このくらいが妥当なところだと言えます。また、あえて惜しかった点を挙げるとすれば、クルマの位置でしょうか。もう少し右側、ちょうど木の葉が空いているところに置きたかったはずですね。もしかしたら、近くに富士スピードウェイ名物の恐竜がいて怖かったのかもしれません(笑)。それはそれとして、繰り返しになりますが、作品としてキレイに成立しています。文句なしの金賞です。

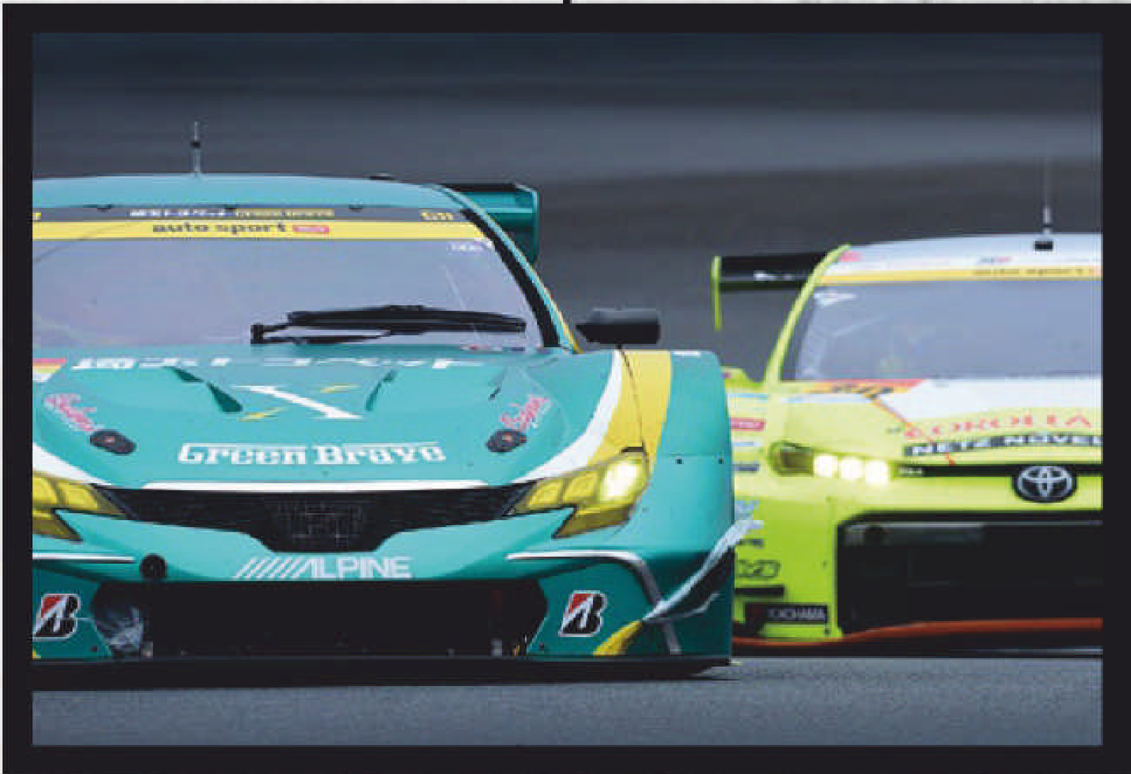
 Text : auto sport

匿名　銀賞



赤と黄。２台のプリウスが僚友同士で接近戦を繰り広げる緊張感とその迫力が伝わってきます。この作品もスローシャッターでの撮影ですが、左上方向に上手に振れていますね。この付近にはポールが立っているのですが、流し撮りにすることでそれを気にならなくしています。構図としても手前の縁石を残しているところがポイントですね。「こういう画を撮ろう」という明確な意志が伝わってきます。腕に覚えのある人でしょう。ただ、惜しむらくは色味でしょうか。応募していただいた状態では、ちょっと違和感を覚えてしまうものでした。しかし、それを差し引いても迫力のあるいい作品に仕上がっていますね。

auto sport Web Sprint Cup PHOTO CONTEST



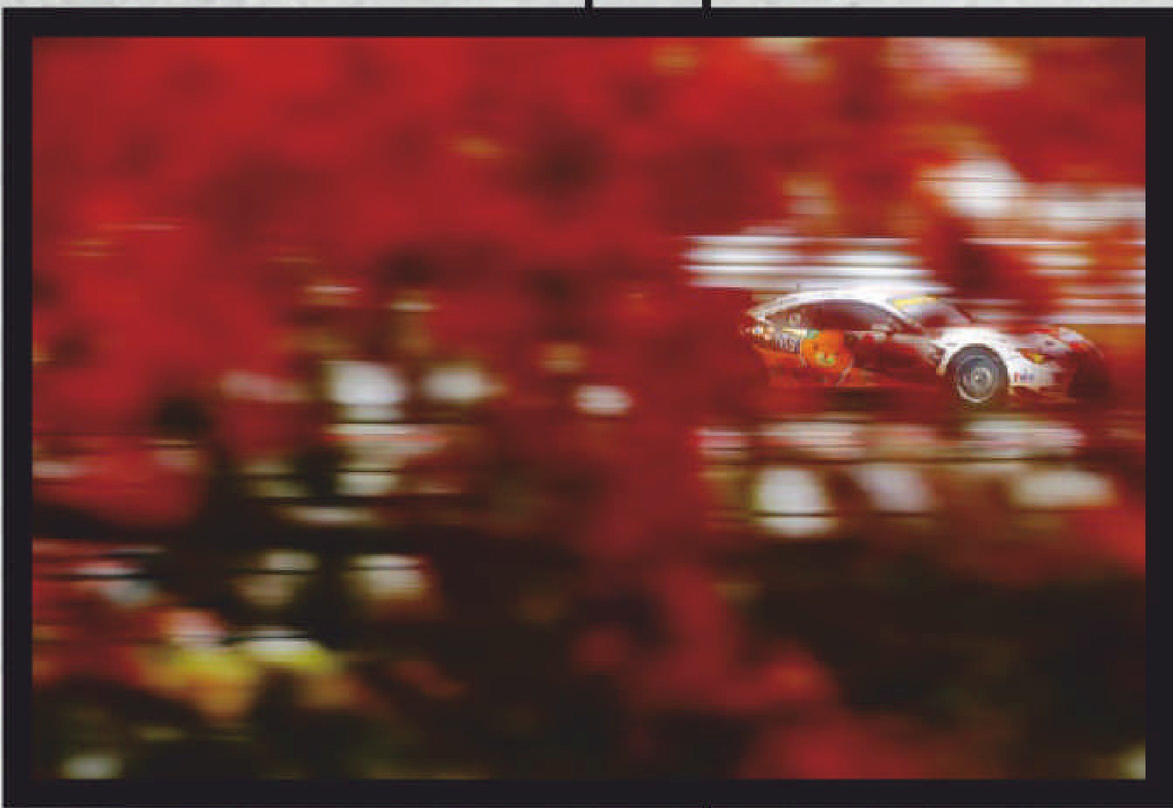
as編集部賞　石井琢也さん

実は寄りの写真が少なめかった今回のフォトコンで、ひときわ強い存在感を示していたこちらの写真。マークX MCの写真としても、貴重なものになりそうです。

匿名　as編集部賞



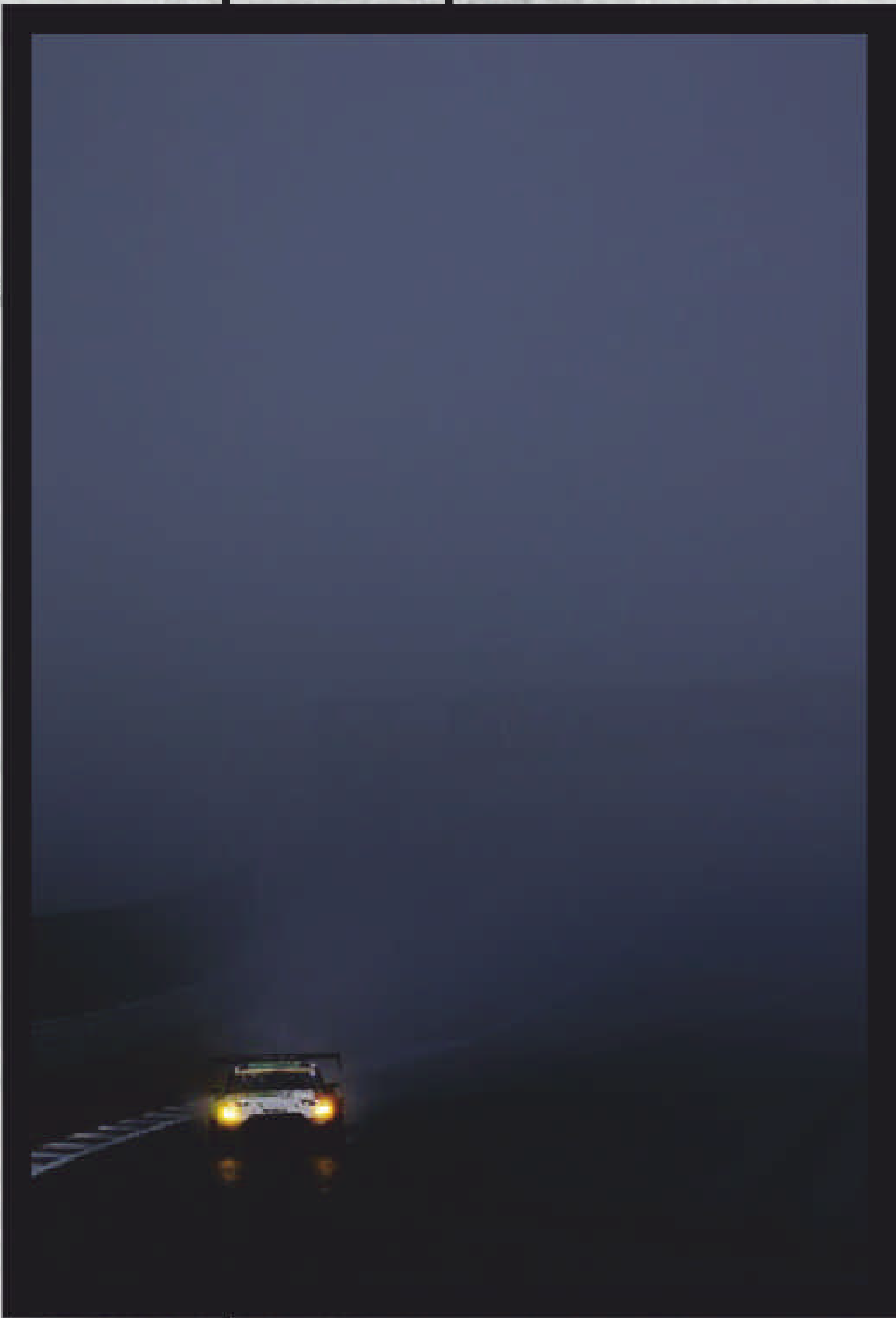
編集部としては安心感を覚える、キレイな右アタマの７：３写真。後方のマークX MCとGT-R GT3は流れていますが、メインの31号車は見事にピタリと止まっています。



as編集部賞

匿名

色づいた葉っぱの赤とRC F GT3とガードレースの白の対比が美しい作品です。他の入賞作品に負けず劣らず、見事なスローシャッターの作品に仕上がっています。



匿名

as編集部賞

編集部的にグサッと来たのがこちらの写真。余白の多さが気になるという方もいるかもしれませんが、上に文字を乗せやすく、編集的には“うれしい”写真です。



銅賞

鈴木健太郎さん

土曜日に行なわれたレース１のスタートを、コカコーラコーナーから撮影したカットですね。ほぼすべてのクルマとAudi Sportのバナーをフレーム内にバランス良く収めています。定番中の定番と言えるものですが、それだけに安心感があります。この場所に陣取れば撮れるという声もあるでしょうが、こういう写真をキレイに撮ろうとすると、オートフォーカスではなくマニュアルフォーカスで合焦させてやる必要があるので、じつはなかなか難しいものでもあります。そういう意味でも、よくできた作品だと言えるでしょう。



SEVルーパーtype3G

SEVの健康用・スポーツ用コンディショニングアイテムのド定番「SEVルーパー」のtypeGを３本巻きとし、体感度を大幅にアップしたプレミアムモデル。好きな色のルーパーを３本選べる完全オーダーメイド品。44/46/48cm：４万4000円。54cm：４万6000円。

巨匠・平田勝カメラマンの

「撮影時、これだけは外せない」SEV “三種の神器”

いまでこそ、カラダからカメラにいたるまで、SEVを愛用している巨匠・平田勝カメラマンだが、じつは以前は違ったという。

「以前に、試しにSEVを付けてみたことがあったんだけど、何かカラダに違和感があってね。それ以降、とくにSEV製品のお世話になることはなかったんだけど……」

そこから歳月は流れ、再びSEVを試す機会が。付けてみたところ、「これはいい！」に変わっていたとのだという。

「最初に試したときは、自分もまだピンピンしていたのかもしれないね。トシを重ねて、知らないうちにヘタってきていたのか（笑）、２回目に試した後はもうすっかりSEVを手放せなくなっていた」

そんな平田カメラマンが愛用しているSEVは数知れないが、なかでも撮影時に欠かせないというのが、「SEVルーパー」「SEV HPウエストベルト」「SEV HPベルト スポーツ」の３つのアイテムだという。

とくにレースカメラマンは重い機材を担ぎながら、“狙った獲物”を捕らえるべく、不整地を歩いたり、炎天下で待ち構えたりするなど、まさにカラダが資本の芸術家。カラダのコンディションの善し悪しが、写真の出来映えをも左右しかねない。そうしたことがないように、平田カメラマンもSEVを活用しながら常にコンディショニングに気を配っているというわけだ。



平田カメラマンも使用している「SEVカメラ専用設計」。カメラ本体用「SEV PH-1」（1個）＋レンズ用「SEV PH-2」（2枚）で１セット。４万9800円。

SEV HPウエストベルト

SEVシート、SEVメタルプレート、nanoSEVチャージと、ターゲットごとに作用の異なる３種類のSEVを内蔵したトリプルチャージ仕様で腰をサポート。面ファスナー部分全体にもSEV素材が入っており、おなか部分まで広範囲にカバー。サイズ：M/L/X。３万円。





SEV HPベルトスポーツ

手首や足首に巻くタイプ。ベルト全体に搭載されたnanoSEV、ベルト中央に内蔵されたSEVメタルプレートのSEVダブルチャージで、手首や足首をサポートする。軽量＆スリムな作りで装着感も良く、デスクワークメインのオフィスワーカーにも人気が高い。２万円（２本セット）。

株式会社ダブリュ・エフ・エヌ https://www.sev.info

※価格はすべて税抜きです。

Text：auto sport　Photo：SEV

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第69回

天才たち

作家。1966年大阪生まれ、現在は京都在住。クルマやレースの話は『いしいしんじのごはん日記』でも読めます。『ある一日』（織田作之助賞）ほか著作多数。最新刊『きんじよ』の表紙には当連載に登場した絵のシールも貼られていますよ。

銀座のバーで雇われバーテンをしていたころ、常連客のひとりに、我孫子素雄さん、「藤子不二雄Ⓐ」氏がいた。偉ぶらない、楽しい、気さくな方だったが、その芯には、こちらの背筋を直伸せしむる「矩」のようなものがたしかに通っていた。

ある夜、真夜中を過ぎてから、ふらりとひとりでやってこられた。カウンターにつき、スコッチの濃いめの水割りを一杯、二杯。

「なあ、しんちゃん」と声がかかった。「客、オレしかいねえんだから、たまにはこっち来いよ。いっしょ飲もう」

隣につく。三杯、四杯。先生は変わらない。僕も弱いほうじゃないが、そのペースにはとうてい追いつけない。なんの話をしたろうか、午前4時まで語り合った、その半ば。

「先生、ひとつ、お願いがあるんですが」

「うん、なんだい」

「我孫子先生、『藤子不二雄Ⓐ』じゃないですか、あ、ではじまるから」

「ああ、そうだよ」

「で、僕、いしいしんじなんですけど、し、がいっぱい入ってるから、『藤子不二雄C』って名乗ってもいいですか」

「うん、いいよ」

先生はうなずいて、紙ナプキンにボールペンで『私、藤子不二雄Ⓐこと我孫子素雄は、いしいしんじ君が、藤子不二雄Cと名乗ることを許す』と記し、「なんか、絵もつけといたほうがいいよな」といって、五秒ほどで、サラサラと怪物くんの絵を描きあげた。

5時前、タクシーが迎えにきた。ご自宅のある住所を僕がいいかけると、「ちがう、ちがうんだよ」と先生は手を振って笑い、「いまから、ゴルフなの。運転手さん、千葉いってちょうだい」。偉人とはこれか。僕は激烈に感激しながら暁のタクシーを見送った。

その少しあと、赤塚不二夫さんの自宅に入り浸っていたことがある。はじめは雑誌の対談でお邪魔し、そのまま昼夜三日間、ご自宅から帰してもらえなかった。初対面の相手はだいたいそうなるらしい。

西部劇のビデオ、タモリや筒井康隆とともに作った、放送不可の自主制作映画を鑑賞。その間ずっと、焼酎をカルピスで割った「カルチュー」なる飲みものを、自らふるまってくれる。入院先から着の身着のままで逃げてくるたび、「脱走、乾杯!」と、カルチューのジョッキを打ち合わせ、どばっとこぼす。

日本じゅうから、赤塚さん、藤子不二雄のふたり、石ノ森章太郎らが、手塚治虫のもとに集まってきた伝説のトキワ荘。神様はたまに、人類史の上に、奇跡のようなイタズラをしかける。ゴーギャン、ピカソ、ブラック、マティス、モディリアニらが住み、出入りしたアパート「洗濯船」。バード、ディジー、モンク、マックス・ローチらが夜ごとにビバップを開拓していったジャズクラブ「ミントンズ・プレイハウス」。これらと並び、日本のマンガを育んだトキワ荘は、百年二百年をこえ、語り継がれる聖地に違いない。

モータースポーツにおいても、後生振りかえってみれば、神様に選別された天才が集結していた、そんな時空がある。ニキ・ラウダの全盛期がそう。カンクネンの時代は全てのラリーがオールスター戦だった。セナとプロストと同じGPを走ったメンバーの名は、知らず知らず、いまも誰もが暗記している。

いまがそうじゃないのか、と思うときがある。ハミルトン、ベッテルを、若きふたりの天才が呑みこもうとしている。偉人、天才、ヒーローは、目の前に現れた瞬間、あっという間に過ぎ去ってしまう。目を見ひらいて遠い怪物くんを見つめ、カルチューの味を忘れずにいたいと思う。ここに立ち会えること自体、神様のイタズラ、天の配剤。その積み重ねの上で、たったいま、ルクレールやタナックがアクセルを踏みこむ。もっとも新しい「ワンピース」の線は、いま、この瞬間も紙の上に、黒々と描きつづけられている。



絵：いしいひとひ

NEXT

次号オートスポーツは
1月17日(金)発売です

1月31日号 No.1523 定価620円
※企画内容は変更になる場合がございます。

特集
クラッシュと安全性
～ユベール事故の検証と安全のための最先端技術～

―【特別付録】スパルコカタログ ― 東京オートサロン速報 ― 山下健太 ほか ―

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS

1 EBBRO 1/43スケールモデル Modulo Drago CORSE NSX GT3 SUZUKA 10 HOURS 2018 #34 1名様

月一ペースで新製品が登場するEBBROの1/43スケールモデルからModulo Drago CORSE NSX GT3 SUZUKA 10 HOURS 2018 #34を1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムピー
URL：www.ebbro.co.jp

2 直筆サイン入り スクーデリア・トロロッソ・ホンダキャップ 1名様

19シーズン後半のF1をダニール・クビアトとピエール・ガスリーで戦ったトロロッソ。ドライバーふたりの直筆サインが入ったキャップはつばの部分がホンダカラーの赤になっている特別モデルだ。
提供：本田技研工業株式会社
URL：https://www.honda.co.jp

3 スクーデリア・トロロッソ・ホンダランヤード 1名様

20年シーズンからチーム名を「スクーデリア・アルファタウリ」に変更することを発表しているトロロッソ。チームカラーで作られているランヤードは青に赤いラインが映えるデザインだ。
提供：本田技研工業株式会社
URL：https://www.honda.co.jp

4 レッドブル・トロロッソ・ホンダメモ帳 3名様

19年シーズンからパワーユニットを供給しているレッドブルと、18年シーズンから組んでいるトロロッソ、そしてホンダのロゴが入ったメモ帳は147mm×105mmと、持ち運びに便利なタイプ。
提供：本田技研工業株式会社
URL：https://www.honda.co.jp

5 直筆サイン入りオートスポーツNo.1519 3名様

19年シーズンのGT500でチャンピオンを獲得したLEXUS TEAM LEMANS WAKO'Sの脇阪寿一監督と、GT300のARTAでエグゼクティブ・アドバイザーを務める土屋圭一氏の直筆サインが入ったオートスポーツNo.1519を3名様に。

応募方法 ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り 2020年1月17日（当日消印有効）

あて先 〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
(株)三栄 オートスポーツ編集部「1522号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは2020年1月16日(木)です！

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1522



AS SIGN BOARD

INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック

GT300王者・高木真一率いるチームが2020年FIA-F4に向けスカラシップ募集中

2019年シーズンのスーパーGT GT300クラスチャンピオン高木真一率いる『Bionic Jack Racing（バイオニック・ジャック・レーシング）』が、2020年シーズンのFIA-F4選手権に向けたスカラシップ募集を開始している。

このスカラシッププログラムは、車両のレンタル費用やメンテナンス費用など、シリーズ全戦を戦う費用のうち、およそ3分の2の資金が援助されるもの。応募資格は「FIA-F4出場に必要なライセンスを所持、もしくは取得可能で、2020年シーズン全戦に出場できること」。対象年齢は16～23歳で、未成年の場合は親権者からの同意が必要となる。

スカラシップに向けたオーディションは書類選考と面談／走行テストの2段階。走行テストは1月下旬から2月中旬までに富士スピードウェイで開催される。

エントリー希望者は、書類に必要事項を記入のうえ、2020年1月15日（水）必着でチームのガレージへ郵送、もしくはメールで送付する必要がある。応募書類、またさらに詳しい情報などは右記のURLから取得できる。

■Bionic Jack Racing JAPAN FIA-F4スカラシップ
●応募資格：2020年FIA-F4へのフル参戦が可能な競技ライセンスを取得可能であること／16～23歳であること ほか
●応募方法：下載のHPにある申込書に必要事項を記入、写真添付のうえ、ガレージへ郵送、またはメールにて送付
●応募締切：2020年1月15日（水）必着
●Bionic Jack Racing公式HP：https://bjracing41.wixsite.com/bionicjack

Bionic Jack Racing



ジュニアフォーミュラで活躍するRn-sportsがスカラシッププログラムを展開

2019年もFIA-F4選手権などで活動したRn-sports（ルーニースポーツ）が、2020年に向けてスカラシッププログラムのドライバーの募集をしている。

このプログラムは、若く、才能あるドライバーに対し、幅広く門戸を開いているもの。スカラシップ獲得者には、FIA-F4で使用される童夢F110やスーパーFJシャシーのMYST KK-S IIがシーズンをとおして貸与される。

応募資格は、JAFが発行する国内限定Aライセンスの所持者（もしくは取得予定者）、あるいはそれと同等のライセンスを所持した25歳以下のドライバーであることだ。

選考方法は書類による一次選考と面接による二次選考がとなっており、それぞれ1月下旬、2月下旬に予定されている。

氏名や返信先メールアドレスなど必要事項を記載したメールを、応募先アドレスに送付することで応募できる。また、メール件名を必ず『Rn-sports 2020 オーディション希望』とすること。

詳しい情報は、別途記載のURLから確認してほしい。

■Rn-sports スカラシッププログラム
●応募資格：JAF国内限定A以上のライセンス所持者、もしくは取得予定者、同等のライセンス所持者もしくは取得予定であること／25歳以下であること
●応募方法：メールの件名を『Rn-sports 2020オーディション希望』とし、必要事項を記載のうえ、info@rounye-sports.comへメールにて申し込み
●応募締切：2020年1月15日（水）必着
●Rn-sports公式HP：http://rounye-sports.com/



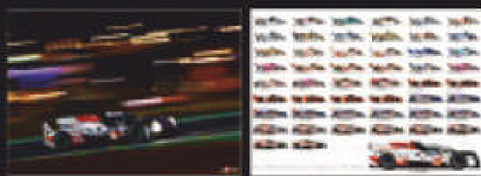
Rn-sports

Sensational!

TOYOTA ［究極のル・マン ランナーを完全解剖］

auto sport 特別編集 SAN-EI MOOK

TS050 HYBRIDのすべて



特別付録
両面ポスター（420×594mm）



驚異の熱効率を誇る
ハイブリッド・パワートレーン初公開！

麗しのトップ・シークレット



［スペシャル対談］
中嶋 悟 × 中嶋一貴

門外不出のエンジンが、
丸裸。

1400円+税
好評発売中！
A4ワイド版
全132P

TOYOTA サンエイムック auto sport 特別編集

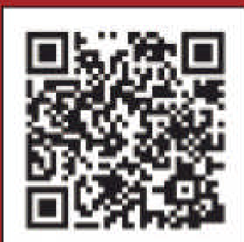
TS050 HYBRIDのすべて

>> 【特集】TS050 HYBRIDを解剖する
（エンジン／ハイブリッド／ベンチ／シャシー／モノコック・カウル・ブレーキ／サスペンション／ステアリング）

>> ［中嶋 悟×中嶋一貴］息子がつかんだ父の「夢」 >> 世界タイトル獲得までの“5年間” >> 2019-2020参戦“最終仕様”解説

>> TS050 HYBRID全戦績 >> TS010&020「先達の肖像」 >> 特別付録 両面ポスター（420×594mm） etc.

お求めはこちらから



送料無料！

お求め方法 ── お買い求めは、お近くの書店、または下記まで

■パソコンから
http://www.sun-a.com

■お電話で
03-5357-8802
受注センター（平日10:00〜17:30）

支払い方法・送料について
ご注文金額が1000円以上の場合は、送料無料
■クレジットカード払いの場合
手数料：無料／送料：一回200円
■代金引換払いの場合
手数料：300円／送料：一回200円

SAN-EI CORPORATION
株式会社　三栄
〒160-8461
東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL：03-6897-4611（平日10：00〜17：30）